

## Reportaje INFORME INFRAESTRUCTURAS DE GRANADA

# Detectamos 350 infraestructuras necesarias en la provincia de Granada

**Estas obras requerirían unos 2.800 millones de inversión y debería planificarse en un horizonte temporal que no pasara de los cinco años**

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha detectado unas 350 actuaciones necesarias en materia de infraestructuras en la provincia de Granada. Así lo ha revelado el Decano, José Abraham Carrascosa Martínez, en la presentación del Informe 'Las Infraestructuras en la provincia de Granada: Estado, Planificación y Expectativas', elaborado por esta entidad colegial a petición de la Cámara de Comercio granadina. El documento incluye únicamente actuaciones de obra civil (Carreteras, infraestructuras ferroviarias, puertos, aeropuertos, infraestructuras hidráulicas y gestión de residuos).

En sus conclusiones, Carrascosa Martínez explicó en rueda de prensa el 22 de mayo que, aunque en el informe se ha obviado cifrar la cuantía económica necesaria para llevar a cabo estas 350 actuaciones, en un cálculo estimativo a la baja, con una inversión media por obra de 8 millones de euros, tendríamos 2.800 millones de inversión en obra, que producirían un retorno fiscal de 1.600 millones. Unas cifras muy reveladoras, teniendo en cuenta que hablamos de una sola provincia y que no se han contabilizado los datos que acarrearían el mantenimiento y explotación de las infraestructuras actuales y futuras. En opinión del Decano, el horizonte temporal para su realización no debería pasar de los cinco años.



“

**El Decano exigió una planificación real y comprometida para la realización de estas mejoras para la economía y para la sociedad**





**El informe considera imperativa la terminación de la Granada-Bobadilla y propone planificar la ampliación del Metro, entre otras actuaciones**

Con el informe en la mano, el responsable colegial incidió en que “queda mucho por hacer” y ha pedido a las administraciones competentes que no olviden que las infraestructuras, como demuestran estas cifras, crean riqueza y empleo e inducen al desarrollo de otros sectores. Por ello exige “una planificación real y comprometida para la realización de estas mejoras para la economía y para la sociedad”.

La drástica reducción del esfuerzo inversor -que ha pasado en diez años del 5'1% del PIB al 1'3% en España- ha provocado, según el representante colegial, el desgaste de las infraestructuras existentes, la aparición de nuevas necesidades no cubiertas, la desaparición de empresas y la destrucción continuada de empleos. Lamentablemente, “con asombro y tristeza” comprobamos que la atonía se mantiene.

“No podemos ser competitivos si no tenemos infraestructuras”, como lamentó por su parte el presidente de la CGE, Gerardo Cuerva, que puso el foco no sólo sobre las infraestructuras de comunicación sino también sobre otras como la eléctrica en la que hay comarcas enteras en las que es imposible poner en marcha un proyecto empresarial porque no hay electricidad.

El representante empresarial también se refirió a la depuración de agua y a la explotación para riego de la presa de Rules.

## 42% de habitantes sin EDAR

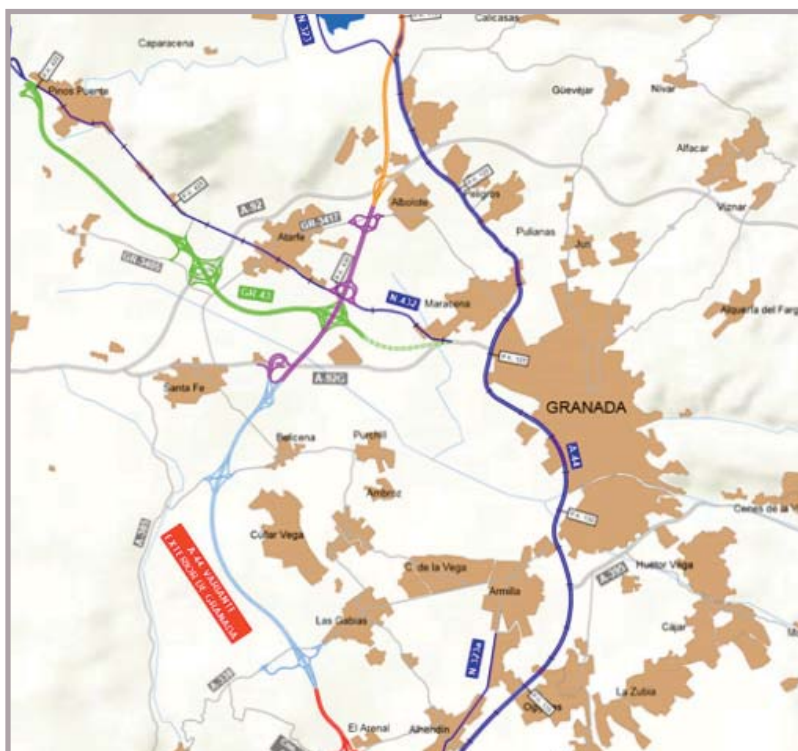
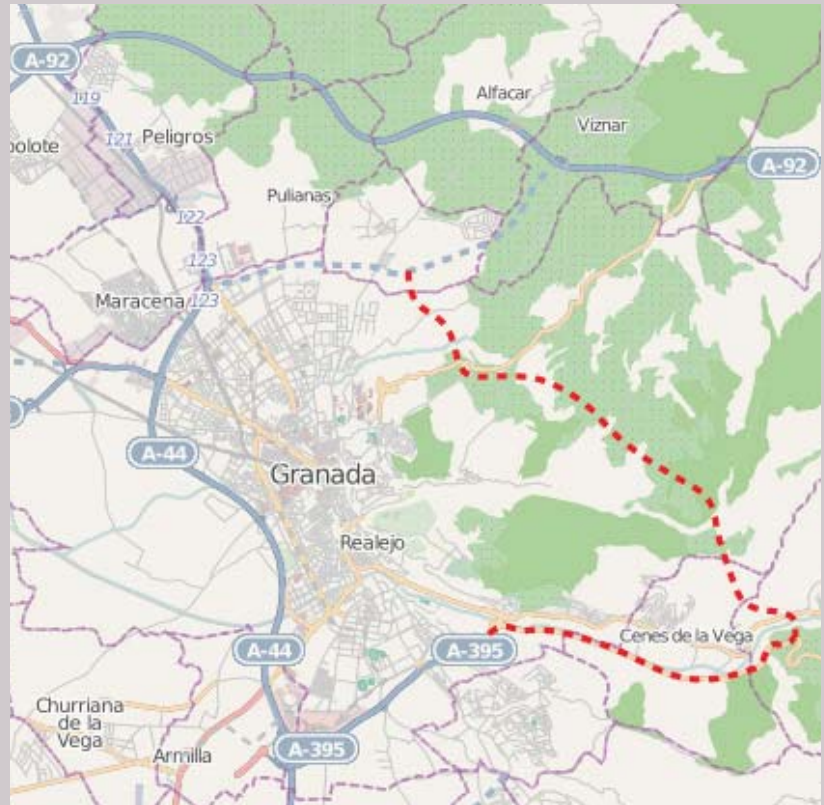
Las infraestructuras del ciclo del agua son una de las grandes asignaturas pendientes (Pág. 45 del informe), con casi la mitad de la población que no depura sus aguas y hasta 129 actuaciones recogidas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir sin iniciarse. “Granada es la provincia andaluza con mayor porcentaje de habitantes sin EDAR (42%) –frente al 9% de Sevilla o al 13% de Málaga-, y es especialmente sensible el caso de la Vega de Granada, cuya situación de saneamiento es muy delicada”, como se subraya en el informe, donde se explicitan las medidas para mejorar estas deficiencias. “La situación es muy preocupante a nivel provincial, ya que los avances en depuración en la última década han sido mínimos”: Únicamente 19 EDARs tienen niveles aceptables de depuración (46% de la población) y un 54% de la población padece un servicio “no satisfactorio” –un 42% sin EDAR, un 5% sin datos o en mal estado y un 7% con funcionamiento irregular-. En la Cuenca Mediterránea Andaluza la prioridad son las conducciones del Embalse de Rules. *Continúa en la siguiente página...*



## Reportaje INFORME INFRAESTRUCTURAS DE GRANADA

### EL CIERRE DEL ANILLO DE LA RONDA ESTE METROPOLITANA. PENDIENTE

En las carreteras convencionales, pese a que el Ministerio de Fomento ha “iniciado un camino esperanzador con el anuncio a final de 2016 de la licitación de cinco contratos de mantenimiento por 20’96 millones, se echa en falta una mayor inversión en conservación en la N-432 y la N-323. Se enumeran una docena de “actuaciones de mayor necesidad” en las vías dependientes de la Junta de Andalucía (Pág.34), en la que destacaría el cierre del anillo con la terminación de la Ronda Este Metropolitana de Granada, entre otras.



### ESENCIAL. LA TERMINACIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN Y DE LA GR43

En el caso de la red viaria de alta capacidad dependientes del Estado en la Provincia de Granada, se plantea en el informe como esencial la terminación de la Circunvalación de Granada – prevista para 2018- y de la GR43, que aún tiene tramos en ejecución y uno en licitación.

En compensación temporal se proponen actuaciones menores que “podrían mejorar la fluidez del tráfico” (Pág. 17 del informe), en el acceso de la A44 a la zona norte y Maracena; y en el de Armilla y la Avenida Fernando de los Ríos; así como la continuación de la GR43 afrontando el proyecto de transformación de la N-432 en autovía.

Sobre las vías dependientes de la Junta de Andalucía (Pág. 32), reclamamos de forma urgente el refuerzo del firme en la A92, A92N y A92G.

## Acelerador de partículas

### El Representante de Granada defiende la idoneidad de la provincia

El Representante Provincial del CICCPC en Granada, Juan José Granados, remitió un comunicado público a los medios de comunicación el 14 de junio, redactado en colaboración con ingenieros expertos en la materia, apoyando la instalación en la provincia del acelerador de partículas.

Granados indicaba en su comunicado que “la fusión, a diferencia de la fisión nuclear, genera residuos radioactivos mínimos” siendo “una energía limpia”, la cual “se prevé que sea la energía del futuro para toda la humanidad, pues los recursos necesarios son inagotables y baratos”.

Tras analizar las características que se plantean ante la posibilidad de implantar el acelerador, destaca en su escrito la idoneidad de la provincia, entre otros motivos, por el clima apacible, comunicaciones con aeropuerto nacional, autovías A-44 y A-92, puerto de Motril o futuro AVE.

Además la candidatura cuenta con complejos hospitalarios, centros de enseñanza bilingües de alta calidad, universidad de alta calidad docente e investigadora, con institutos y departamentos técnico-científicos relacionados, y el apoyo unánime de todos los estamentos de la sociedad.

“A nivel científico está demostrada su viabilidad” y “ahora se debe conseguir a nivel tecnológico”, a lo cual contribuiría la instalación a la que aspira Granada, que es “un laboratorio de investigación sobre qué materiales se podrán utilizar para contener los dos millones de grados de temperatura producida en el proceso, para luego poder emplearla en la generación de electricidad”. Generaría a futuro “muchos puestos de trabajos, altamente especializados, de forma directa y una industria auxiliar importantísima”, previéndose a corto plazo “doce mil puestos de trabajo altamente cualificados”, según Granados.



## Infraestructuras ferroviarias

Las más trascendentales necesidades en infraestructuras ferroviarias están por supuesto en la adecuación del tramo Granada-Bobadilla a la Alta Velocidad y el ancho internacional de vía (Pág.20), que acumula importantes retrasos en la travesía de Loja y en la integración en la ciudad de Granada y cuya terminación “es imperativa”. Según el informe del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, “una vez culminada la primera fase, debe considerarse la progresiva adecuación subterránea de los tramos que mayor impacto causen a zonas urbanas por el llamado efecto barrera”. La mejor fórmula sería una planificación programada consensuada entre Ayuntamiento y Junta de Andalucía. Otras actuaciones recomendadas son la supresión de pasos a nivel, contabilizándose un total de 75 en la provincia..

En las infraestructuras ferroviarias responsabilidad del gobierno andaluz se incluye el eje ferroviario transversal y el Metro (Pág. 41). Nuestro informe propugna la planificación a largo plazo de la ampliación del metropolitano, extendiendo la línea actual hasta el aeropuerto y una segunda línea conectada con ésta que tocara zonas de gran densidad del área metropolitana y del campus universitario de Cartuja. Asimismo, se promueve la construcción de aparcamientos disuasorios en los extremos de la línea y en los puntos de intercambio modal de especial relevancia.



**La adecuación a la Alta Velocidad del tramo Granada-Bobadilla y el ancho internacional es imperativo**



**El informe propugna la planificación a largo plazo de la ampliación del metropolitano**

