

JORNADA TÉCNICA SOBRE CORREDORES FERROVIARIOS. ATLÁNTICO Y MEDITERRÁNEO (SEVILLA)

“El avance de los Corredores Ferroviarios es muy lento y presenta importantes retrasos en Andalucía”

Alejandro Grindlay Moreno, Ingeniero de Caminos ex Vicedecano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC (2018-2022) y profesor de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSICCP de la Universidad de Granada, pone en duda la posibilidad de que la Red Transeuropea de Transportes se complete en los horizontes previstos por la UE, pese a contar con objetivos claros y bien definidos

El esfuerzo inversor de Europa está resultando insuficiente para que la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) se materialice en los plazos y formas previstos. Los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla, a través de su Colegio, lamentan que esta infraestructura vital para la Comunidad **esté implantándose sin coherencia ni continuidad, parcheando el territorio, alejándonos del objetivo de Europa** de lograr en el horizonte de 2030-2040 una red de transporte fiable y fluida, con una conectividad sostenible, sin vacíos físicos, cuellos de botella ni enlaces inexistentes.

En opinión de Alejandro Grindlay Moreno, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, ex Vicedecano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC (2018- abril de 2022) y profesor de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSICCP de la Universidad de Granada, **es preciso que se unifiquen las inversiones por áreas para ir cerrando ámbitos territoriales y funcionales**, así como una mayor financiación orientada hacia los corredores ferroviarios. Como ha trasladado en su intervención en la mesa **“Los Corredores Ferroviarios. Financiación y Planificación en Andalucía’**, de la Jornada Técnica organizada por **ASIAN, Red Eléctrica España y el Puerto de Sevilla**, “a pesar de contar con unos objetivos claros y bien definidos, el avance de la red está siendo muy lento y dificultoso en nuestra región, con importantes retrasos en su desarrollo, lo que pone en duda la posibilidad de que esta red se complete en los horizontes previstos desde la UE”.

“Nuestro país debe hacer **un mayor esfuerzo técnico y de gestión** para conseguir los objetivos de Europa, porque **el ritmo actual es insuficiente**”, ha subrayado. A ello hay que añadir la reciente incorporación de enlaces y corredores que no estaban en la planificación inicial, a través del nuevo Mecanismo Conectar Europa (CEF) 2021-2027 aprobado en julio de 2021 con una dotación presupuestaria de 33.710 millones de euros. En lo que afecta a Andalucía, este nuevo reglamento contempla como novedad el corredor *Huelva-Sanlúcar de Barrameda - Sevilla – Córdoba*; así como la conexión con todos los puertos de la Red Básica. Además, como ha apuntado Grindlay Moreno, se requieren nuevas conexiones inexistentes como la del Puerto de Motril con Granada, propuesta en el periodo de revisión abierto por la Comisión Europea en diciembre de 2021, en la que él mismo está implicado.

El nuevo Pacto Verde europeo va a significar un mayor impulso al desarrollo de los Corredores Ferroviarios para conseguir su ambicioso objetivo de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. **“No obstante, en realidad se está muy distante de conseguirse esos objetivos”, ha reconocido el ex Vicedecano: La participación del ferrocarril en el reparto modal de mercancías es mínima y es preciso incrementarla y, en la red actual quedan numerosos tramos por completar.**

En el caso del Corredor Mediterráneo, existen diversos clúster concentrados en impulsar este trazado, que evidencian en sus informes de seguimiento de las obras el extraordinario retraso que llevan las infraestructuras propuestas en los diversos tramos y en sus distintos procesos de desarrollo; así como la inexistencia de fecha de compromiso de finalización por parte del Ministerio en algunos de ellos, sobre todo en el caso de Andalucía oriental.

En Almería, la plataforma #ObjetivoAlmeríaAVE-CorredorMediterráneo, que integra a más de 150 empresas patrocinadoras, entidades adheridas y colaboradoras y que se ha convertido en menos de un año en el principal lobby por el impulso del Corredor Mediterráneo en la provincia, advirtió en su último chequeo en marzo de este año que “en la isla de Almería estamos peor ahora que hace 20 años con el tren de nunca acabar”. **Fernando Rivas Martínez, vocal de la Junta Rectora de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**, es uno de los técnicos expertos del grupo que radiografía periódicamente el estado de las obras. En sus conclusiones confirmó que **es necesario que se agilicen los trabajos para cumplir los plazos, completando esta infraestructura estratégica en el horizonte de 2026**. El grupo técnico asesor de la plataforma asegura que uno de los hitos más retrasados son las infraestructuras conexas al Corredor Mediterráneo que no son meramente ferroviarias, como los puertos secos; así como la línea Almería-Granada. Si nada cambia en la programación del Ministerio, la línea no se ejecutará hasta 2026, lo que retrasa hasta 2030 como pronto su puesta en marcha.

Rivas Martínez explicó que hay avances en escasos puntos. “Una imagen vale más que mil palabras y a vista de pájaro se aprecia perfectamente que no se han empezado a construir las grandes estructuras como cruces de autovías, ramblas y túneles”. Como subrayó, “puede parecer que hay movimiento, pero apenas tenemos 15 kilómetros en obras y una veintena de tajos”, el avance es mínimo desde el anterior chequeo en septiembre de 2021. En su intervención **apremió a las administraciones a solventar las liquidaciones, adendas y modificados que siguen pendientes para desbloquear la financiación y la actualización de los precios de los materiales.**

Para más información o contactar con los representantes: 682 210 021 - Susana Marín.
Responsable de Comunicación. [prensa.andalucia@ciccp.es](mailto: prensa.andalucia@ciccp.es) - <https://caminosandalucia.es/>