

## COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS. DEMARCACIÓN DE ANDALUCÍA

# El Colegio de Ingenieros de Caminos reitera su apoyo sin fisuras a la conexión ferroviaria Granada-Puerto de Motril

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del CICCPC considera que es una infraestructura vital, rentable a largo plazo, avalada por los informes técnicos, y justificada por las directrices europeas

Piden que no se descarte de un plumazo y a la ligera este proyecto, que se estudie la posibilidad de su ejecución por tramos y la opción de prolongar la línea hasta el aeropuerto

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos reitera su apoyo sin fisuras a la conexión Puerto de Motril-Granada y cuestiona la “evasiva” del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con un proyecto vital que uniría un puerto de interés general del Estado, con el Corredor Ferroviario del Mediterráneo y los dos principales núcleos de desarrollo de la provincia. **El hecho de que el Puerto de Motril sea, tras más de 150 años de demanda, el único puerto estatal sin conexión ferroviaria justificaría por sí misma la realización de esta vía “estratégica”** para articular la provincia granadina en su principal eje de desarrollo norte-sur”. Sin embargo, el Gobierno vuelve a “dar largas y poner pegas” desoyendo los estudios técnicos.

El coste, en torno a los 2.600 millones, que el Gobierno tilda de “caro”, **está “dentro del orden de infraestructuras ferroviarias con un grado de dificultad orográfica similar, realizadas en nuestro país”**, como la Variante de Pajares (4.000 millones), explican los ingenieros, y **su inversión se amortizaría sólo con los costes ambientales que se corregirían**. “El tráfico potencial que pudiera captar el ferrocarril Granada-Puerto de Motril, unido a la reducción de costes medioambientales externos –equivalentes en 2050 al presupuesto total del proyecto-, avalan el desarrollo del nuevo eje ferroviario”, que está de acuerdo a las directrices europeas para fomentar el transporte intermodal a través de mejoras ferroviarias y su financiación. Así lo entiende el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, que apunta que **se podría plantear acometer esta inversión por fases, de forma programada, haciéndola viable en el marco de las limitadas disponibilidades presupuestarias existentes**. Asimismo, barajando una mayor rentabilización de la conexión, se podría **apostar por prolongar la línea hasta el aeropuerto** de modo que se consiga conectar la costa con Granada y con Europa por tierra, mar y aire. A esto se une que la Unión Europea entiende que “no se debe exigir el retorno de la inversión realizada a corto y medio plazo” y que puede interesar costearlas “siempre y cuando su sostenibilidad se garantice a largo plazo”, como es el caso de la línea entre el Puerto de Motril y Granada.

A falta de unos estudios de impacto económico que lo precisaran, “es evidente que una inversión de tal magnitud supondría un impacto económico extraordinario, que repercutiría en cadena en todos los sectores económicos”, subrayan los ingenieros de caminos.



El Colegio considera “imprescindible esta conexión para consolidar el auge actual del Puerto de Motril, su competencia en igualdad de condiciones con el resto de puertos nacionales, y su hiterland, de un gran valor dentro del marco de la Red de Ferrocarriles de Interés General”. Este corredor es el que posee mayor potencial de demanda de su entorno, siendo además este puerto el de mayor crecimiento en volumen de transporte de mercancía general en los últimos años en el sistema portuario nacional. “Al tratarse de una infraestructura de nueva construcción y dado el extraordinario crecimiento continuado en el volumen de mercancías transportadas a lo largo del corredor en los últimos años, es previsible un aumento de demanda superior al considerado en los referidos horizontes de planificación, dando lugar a variaciones notables de los resultados del estudio de rentabilidad económica hacia valores positivos”.

Respecto a la complejidad de su construcción, en la que se escuda el Ministerio para justificar la opción de descarte, la Demarcación redunda en la ejecución de vías similares en España y pone en valor la capacidad técnica de las empresas españolas de ingeniería, que lideran las grandes obras de infraestructuras en el mundo.

---

**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/>**