

**INFRAESTRUCTURAS PENDIENTES DE EJECUCIÓN CON FUERTE IMPACTO EN EL
DESARROLLO ECONÓMICO DE LA PROVINCIA DE GRANADA:**



Octubre de 2019

INFRAESTRUCTURAS PENDIENTES DE EJECUCIÓN CON FUERTE IMPACTO EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA PROVINCIA DE GRANADA:

1.- ANTECEDENTES

Se elabora el presente informe con la finalidad de exponer y desarrollar las necesidades de infraestructuras existentes en la actualidad en la Provincia de Granada.

La evolución respecto a **la inversión pública realizada en los últimos años en Granada es muy deficiente**, no solo por su tendencia a la baja en los años de crisis económica pasados, sino en cuanto a la comparativa con el resto de provincias de Andalucía y con el resto de las provincias españolas; mientras que en otras regiones y provincias puede verse un claro auge de la actividad industrial y económica, proporcional al aumento de la inversión pública por parte de todas las administraciones (estatal, autonómica y local), en Granada se observa un estancamiento y ausencia de iniciativa.

Expuesto lo anterior, y con la intención crear puntos de encuentro entre los intereses públicos y privados, se elabora el presente informe, que **detalla las infraestructuras con mayor necesidad de ejecución**, algunas de ellas prometidas políticamente en reiteradas ocasiones en diferentes campañas electorales y que, finalmente, se quedan en constante promesa, estando aún pendientes de finalización o siquiera de proyectarse.

2.- ANÁLISIS DE NECESIDADES

A continuación a criterio de Cámara de Comercio de Granada, Confederación Granadina de Empresarios y ACP GRANADA, así como de la COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS de las tres organizaciones, se exponen las necesidades infraestructurales para el desarrollo de la provincia de Granada consideradas más urgentes y que más impulsarían el avance y el desarrollo económico.

A modo de cuadro resumen el estado de infraestructuras pendientes en la provincia de Granada, su priorización y su Administración responsable es la siguiente:

INFRAESTRUCTURAS DE GRANADA

		ADMINISTRACIONES RESPONSABLES
1	IFMIF-DONES	ESTADO / JUNTA DE ANDALUCÍA
2	CONDUCCIONES DE LA PRESA DE RULES	ESTADO
3	SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN	JUNTA DE ANDALUCÍA
4	CORREDOR MEDITERRANEO	ESTADO
5	AMPLIACIÓN DEL METRO DE GRANADA: CAMPUS CARTUJA, LAS GABIAS, CENTRO ...	JUNTA DE ANDALUCÍA
6	AMPLIACIÓN DE SUPERFICIE ESQUIABLE SIERRA NEVADA	JUNTA DE ANDALUCÍA
7	ACCESO A LA ALHAMBRA DESDE EL CENTRO DE LA CIUDAD	AYUNTAMIENTO / JUNTA DE ANDALUCÍA
8	CIERRE DEL ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN	JUNTA DE ANDALUCÍA
9	AMPLIACIÓN DEL PTS	JUNTA DE ANDALUCÍA
10	CONEXIONES FERROVIARIAS: VARIANTE DE LOJA Y SOTERRAMIENTO LA CHANA	ESTADO
11	LÍNEA ELÉCTRICA CAPARACENA – BAZA - LA RIBINA	ESTADO / RED ELECTRICA
12	LAS VAU (EJECUCIÓN DE LAS VAU-7 Y DE LA VAU-9).	JUNTA DE ANDALUCÍA
13	EJECUCIÓN DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DEL PUERTO DE MOTRIL.	JUNTA DE ANDALUCÍA
14	SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN (Cumplimiento de Directiva)	JUNTA DE ANDALUCÍA
15	TELEFÉRICO SIERRA NEVADA	JUNTA DE ANDALUCÍA
16	AMARRES DEPORTIVOS EN COSTA DE GRANADA, PUERTO	JUNTA DE ANDALUCÍA
17	INFRAESTRUCTURAS RIEGO DE LA COMARCA DE BAZA	ESTADO /JUNTA
18	AUTOVÍA BAZA - CARAVACA	ESTADO/JUNTA
19	LÍNEA ELÉCTRICA DE 220 KV BAZA-HUÉSCAR-CARAVACA	ESTADO
20	TREN A MOTRIL	ESTADO
21	CONEXIÓN METRO CON AEROPUERTO	JUNTA DE ANDALUCÍA

1.-IFMIF-DONES



Presupuesto: 400-600 millones de €

Organismo responsable: Gobierno de España y Junta de Andalucía

Necesidad:

En la actualidad no existe ninguna instalación para ensayos de irradiación que pueda simular de manera adecuada las condiciones del interior de un reactor de fusión. Por ello, el proyecto IFMIF se considera indispensable para el desarrollo de la fusión por confinamiento magnético. Su misión principal será la de generar una base de datos de materiales irradiados que sirva para el diseño, la construcción, la obtención de la licencia y la operación segura del futuro reactor Demo.

Puntos

a valorar:

El desarrollo de la fusión como una fuente de energía inagotable y con un impacto ambiental reducido es uno de los principales retos científicos y tecnológicos que se plantea la humanidad.

Ventajas

de ejecución:

Tal vez sea uno de los proyectos más innovadores a desarrollar en España, que dote a Andalucía de un marcado carácter tecnológico y que contemple la generación de empleo cualificado muy importante.

Así mismo, sería también un gran proyecto tractor de inversión industrial, para creación de nuevas líneas empresariales innovadoras, que sean generadoras y retenedoras de capital humano y del valor añadido que produzcan.

En definitiva, supondría un impulso definitivo para el cambio de modelo productivo Andaluz.

Observaciones:

Esta infraestructura ha sido declarada estratégica en el foro ESFRI (Foro Europeo de la Estrategia en Infraestructuras para la Investigación), por lo que se garantiza el 75% de financiación, además ha sido dotada con 4 millones de € para el desarrollo de la propuesta durante 2 años. Es importante que todas las Administraciones continúen trabajando para que se elija España y no Japón como centro de desarrollo de esta infraestructura.

2.- CONDUCCIONES DE LA PRESA DE RULES



Presupuesto de ejecución: 100 millones de Euros

Organismo responsable: Gobierno de España

Necesidad:

Canalizar el agua embalsada de la Presa de Rules para darle un uso agrícola y de consumo humano, permitiendo incrementar la explotación de subtropicales.

**Puntos
negativos
actuales:**

Ejecutar una infraestructura como la Presa de Rules (345 Ha de superficie) con una capacidad de embalsar 117 Hm³, sin ejecutar las canalizaciones que permitan el uso del agua es un despropósito. No ejecutar las canalizaciones después de inaugurarla en 2004 supone un derroche sin precedentes.

**Ventajas
de ejecución:**

Poner en valor la utilidad de la infraestructura, permitir el riego en cotas superiores, incrementar en 5.000 Hectareas la superficie de cultivo.

Observaciones:

Durante 2018 se ha redactado un anteproyecto, sobre él serán redactados 11 Proyectos de Construcción para definir todo el sistema. El presupuesto para la redacción de todos los proyectos alcanza un total de 6 millones de €.

3.- SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN DE GRANADA:



Organismo responsable: Gobierno de España

Necesidad:

Unir la costa de Granada con Jaén sin necesidad de que los vehículos pasen por las vías de tránsito habitual de la capital granadina. Acortando tiempos, reduciendo el tráfico y mejorando la permeabilidad del puerto de Motril.

Puntos negativos actuales:

Buena parte del tráfico con destino a la provincia de Granada pasa necesariamente por la carretera de Circunvalación (A-44), que soporta un tráfico de 120.000 vehículos al día con picos de 200.000 vehículos.

Ventajas de ejecución:

La nueva vía constituirá la variante a la actual Circunvalación de Granada, en un corredor situado más al oeste que el actual, encauzando el tráfico de largo recorrido y aliviando a la actual carretera A-44,

Observaciones:

Albolote - Santa Fe (5,3 kilómetros) en construcción ejecutado al 89,3%. La empresa solicitó un modificado al proyecto que aún está en fase de tramitación.

Santa Fe - Las Gabias (8,7 kilómetros) en construcción ejecutado al 84,6%.

Las Gabias – Alhendín en construcción ejecutado al 34%

4 .Corredor Mediterráneo-variante zona Norte.



Organismo responsable: Gobierno de España y Junta de Andalucía

La definición del Corredor Mediterraneo es fundamental para el desarrollo económico de la provincia de Granada, posibilitando la salida hacia levante y Europa en ferrocarril. La elección del trazado de la antigua línea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca es prioritaria para convertir este ramal en el principal medio de transporte ferroviario que una de forma natural Andalucía con el Levante, enlazando Granada con Murcia y Sevilla con Valencia por el trayecto más rápido y corto.

Necesidad:

Sería importante que la línea tenga tráfico mixto, transporte de viajeros y de mercancías, por lo que no podemos renunciar a dos vías de ancho europeo, aunque se construya por fases.

Esta línea debe ser de altas prestaciones e incluida dentro del trazado del Corredor Ferroviario Mediterráneo y por tanto prioritaria en los próximos planes de actuación.

Puntos

a valorar:

A la vista del documento PITVI 2012/2024 podemos comprobar (página 64) los objetivos estratégicos del Ministerio de Fomento, de ellos se extraen los cinco principios fundamentales del Plan de Infraestructuras.

- La eficiencia. - La movilidad sostenible. - La integración funcional y la intermodalidad.
- El desarrollo económico equilibrado. - La cohesión territorial y la accesibilidad.

Todos ellos necesarios en la provincia de Granada.

La conexión (Granada –Lorca) sería más corta y rápida que el resto de alternativas.

Ventajas

de ejecución:

La viabilidad del trazado es superior a la de la línea Granada – Almería, de complicada ejecución por las pendientes del trazado lo que puede imposibilitar el transporte de mercancías además se podrían incluir las mercancías de mineral del marquesado y el mármol procedente del Almanzora.

Esta alternativa supone más kilómetros de vía férrea en Granada.

Observaciones:

El siguiente trámite debe ser el Estudio Informativo, exigido legalmente por el artículo 20 de la Ley del Sector Ferroviario y reglamento de desarrollo. Cuestión que no podemos demorar más.

Presupuesto:

Está realizado el estudio de viabilidad. Presupuesto 2015/2016... 150.000,00 euros.

Ejecutado... 89.811,00 euros, presentado públicamente en agosto de 2017.

Estudio Informativo. Presupuesto de 1.800.000,00 euros.

Aprobado en los presupuestos del año 2018.....500.000,00 euros.

No se han ejecutado y tampoco se ha aprobado por el Gobierno el diferencial.

En el año 2016, el importe de la alternativa básica de la construcción de la línea

Férrea según FERMEDD era de **872.657.327,00 euros**.

**5.- AMPLIACIÓN DEL METRO DE GRANADA: CAMPUS CARTUJA, LAS GABIAS,
LÍNEA CENTRO, ETC**

Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:

Unir la zona universitaria y el área metropolitana con el centro de Granada, así como, mejorar la conectividad en la zona centro con una línea que una la Estación de ferrocarril con el Zaidín a través del eje Gran Vía-Recogidas. Mediante el metro como medio de transporte limpio, puntual y que evita la multiplicación de vehículos en el centro de Granada.

**Puntos
negativos
actuales:**

El elevado coste de la infraestructura y los plazos de ejecución.

**Ventajas
de ejecución:**

Habida cuenta del éxito de la línea del Metro y del gran problema de contaminación que tiene Granada, con unos niveles similares a los de Madrid, las ventajas del metro son indiscutibles:

- .- Reducción de los niveles de contaminación
- .- Ahorro energético
- .- Mejora de la calidad de vida y de la salubridad de nuestro entorno.
- .- Mejora de la imagen del centro de la ciudad.

Observaciones:

El actual tranvía de Granada ha transportado 9,5 millones de viajeros durante el primer año de funcionamiento, lo que hace presagiar que la ampliación de la línea actual sea un éxito de ocupación.

6.- AMPLIACIÓN DE SUPERFICIE ESQUIABLE SIERRA NEVADA



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:

La realización de un estudio técnico sobre las posibles alternativas para la ampliación de la superficie esquiadora de la estación de esquí de Sierra Nevada y la implicación económica, social y medioambiental que esta tendría. Habida cuenta de que La estación de esquí de Sierra Nevada ocupa el 1,08 % de la superficie del Parque Nacional.

Puntos negativos actuales:

Actualmente la estación de esquí se encuentra en una fase de estancamiento en cuanto a número de visitantes, debido a la aglomeración permanente durante los fines de semana.

Ventajas de ejecución:

Permitiría dar acceso a la estación de esquí desde diferentes puntos de la geografía de la provincia, mejorando la permeabilidad de la estación y la calidad de la misma, permitiendo una mayor afluencia de deportistas

Observaciones:

Se trata de **aprovechar los beneficios socioeconómicos** que se podrían obtener con el deporte blanco y el desarrollo de un turismo de alta calidad siempre bajo el concepto de sostenibilidad medioambiental.

7.- ACCESO A LA ALHAMBRA DESDE EL CENTRO DE GRANADA Y CONSTRUCCIÓN DE ACCESO ADECUADO



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Se han lanzado propuestas de un acceso que facilite la conexión del monumento con la ciudad, además ya existió en el pasado un tranvía cremallera que subía al monumento (fue inaugurado en 1907). Deberían estudiarse todas las propuestas técnicas posibles y valorar su ejecución.

Necesidad:

Generar un medio de transporte que haga permeable y accesible el monumento más visitado de España. A día de hoy un escaso porcentaje del turista que visita la Alhambra conoce la ciudad. Además, es necesario construir un espacio "digno" a la entrada del monumento que haga de la espera en la entrada una experiencia a la sombra, sin lluvia y a temperatura adecuada en cualquier estación del año.

Puntos negativos actuales:

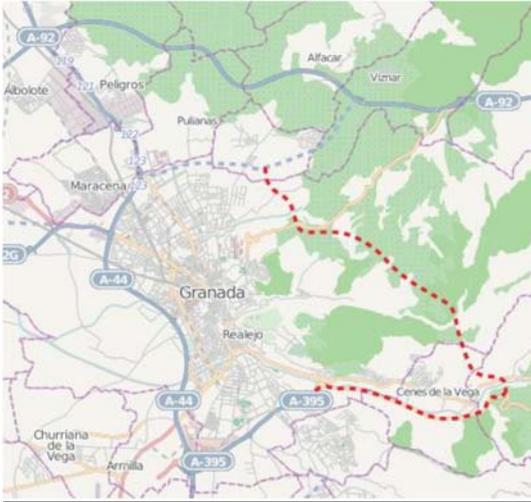
El potencial turístico de la Alhambra podría incidir de forma mucho mayor en la economía de la provincia de Granada y especialmente de la capital, ya que el 94% de los visitantes vienen a través de viaje organizado y no visitan la ciudad, siendo el índice de pernoctaciones muy mejorable.

Ventajas de ejecución:

Abrir la ciudad de Granada a la Alhambra, mejorando la conexión con el monumento, haciendo accesibles los itinerarios, mejorando la visibilidad de la ciudad, dándola a conocer al visitante del monumento. Con el consiguiente incremento del consumo y las pernoctaciones del turista.

Observaciones:

8.- CIERRE DEL ANILLO DE CIRCUNVALACIÓN: RONDA ESTE



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:

Completar la ejecución de la Circunvalación de Granada, mejorando los flujos de tráfico y la congestión continuada de dicha vía.

**Puntos
negativos
actuales:**

La infraestructura actual obliga a todos los municipios de la zona sur/norte a atravesar la circunvalación completa para dirigirse a la zona norte/sur, haciendo que la densidad del tráfico en horas punta sea inmensa.

La calidad del aire se ve muy deteriorada por la situación de atasco continuo diario.

El acceso a Granada capital desde el Levante es muy deficiente obligando a recorrer decenas de kilómetros extra a todos los vehículos.

**Ventajas
de ejecución:**

La Ronda Este del área metropolitana de Granada uniría las distintas autovías de circunvalación, es decir, correría desde la A-92 en el término municipal de Jun hasta la A-395 en Granada, pasando por el término de Cenes de la Vega

Observaciones:

El estudio informativo contempla un trazado de 9'5 km con una pareja de túneles y un viaducto, y proporcionaría alivio al tráfico circulante por la A-44 al cesar el tráfico procedente de oriente y del sur de la provincia enlazando la parte oriental de la A-92 con la parte sur de la autovía de la Costa Tropical.

9.- Ampliación del PTS



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:	Incrementar la superficie de Parque Tecnológico de la Salud con la finalidad de propiciar mayores sinergias docentes, asistenciales, investigadoras y empresariales ente los entes que allí se instalen.
Puntos negativos actuales:	La práctica totalidad de la superficie actual del PTS se encuentra ocupada, lo que dificulta la implantación de determinadas compañías que por su volumen pueden verse atraídas por la un espacio único de excelencia dentro del campo de las <u>ciencias de la vida</u> y que genere una imagen de marca 'Granada SALUD', con un impacto nacional e internacional.
Ventajas de ejecución:	El crecimiento del PTS permite albergar centros de investigación, industria y centros universitarios de alto valor añadido, generadores de inversión y empleo especializado y de alta calidad. El crecimiento de la actividad de I+D es un motor importante para Andalucía y fundamental para Granada.
Observaciones:	

10.- Conexiones ferroviarias: Variante de Loja y Soterramiento La Chana



Organismo responsable: Gobierno de España.

Necesidad:

- Conexión inmediata de Granada por ferrocarril (sin conexión alguna desde el 7 de abril de 2015)
- Hacer llegar el AVE (últimas estimaciones junio 2019)
- Soterrar la llegada del Ave a Granada
- Ejecutar la variante de Loja, para permitir que el tren de “alta velocidad” pueda superar los 60 km/h en el trayecto Loja – Granada.

Puntos negativos actuales:

Actualmente Granada padece un aislamiento ferroviario total, el corte de vías provisional y momentáneo ha superado los 3,5 años. Una provincia con 1 millón de habitantes y máximo exponente del turismo nacional sigue sufriendo la sinrazón de la desconexión ferroviaria.

De cara a una “pronta” reconexión ferroviaria, la entrada en Granada continúa siendo la trazada hace 100 años, partiendo literalmente la ciudad.

El paso del futuro “AVE” por Loja se convertirá en el tramo más lento del AVE a nivel nacional, incrementando el tiempo de viaje de forma importante. La ejecución de la “variante de Loja” mejoraría la velocidad y ahorrará tiempo de viaje.

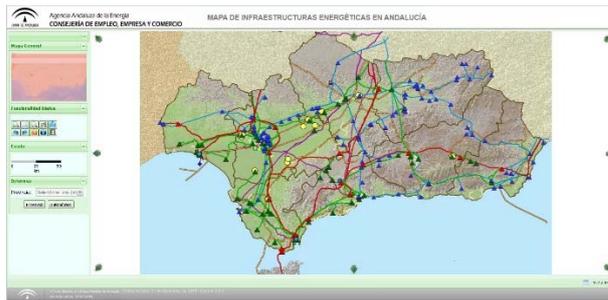
Ventajas de ejecución:

El Fin del aislamiento ferroviario es la principal ventaja que en pleno 2018 el Granadino reclama. El soterramiento de la línea a la entrada de Granada permite permeabilizar la ciudad, ganar espacios para el ciudadano y en definitiva regenerar la misma evitando el impacto que supone la entrada en superficie.

Observaciones:

Estas dos infraestructuras se incluyen en una segunda fase de la LAV Antequera Granada. Para diseñar el acceso a Granada, se ha adjudicado recientemente un Estudio Informativo.

11.-Línea eléctrica Caparacena – Baza - La Ribina



Presupuesto: 169 millones de €

Periodo de ejecución: 2019 y 2020

Organismo responsable: Gobierno de España. Red Eléctrica

La provincia de Granada junto con la zona sur de Jaén y la oeste de Almería constituyen el área con menor desarrollo eléctrico de Andalucía.

Necesidad: La ejecución de esta línea permite el desarrollo económico de las citadas comarcas, dotándolas de una infraestructura de primera necesidad para la implantación de empresas en la zona.

Puntos negativos actuales: El vacío eléctrico acaba por aislar el territorio deteriorando la competitividad de sus ciudadanos y sus empresas. Haciendo de los mismos unos municipios con un futuro muy limitado en cuanto a empleo y riqueza.

Ventajas de ejecución: La ejecución de la Línea Caparacena – Baza – La Ribiana alumbra a una gran extensión de la provincia y permitirá que proliferen empresas intensivas en uso redes de transporte de energía.

Observaciones: El 27 de julio de 2018 fue considerada infraestructura prioritaria (inclusión del eje energético en el anexo I de infraestructuras prioritarias del Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de la Energía Eléctrica 2015- 2020)

12.- Vías de Aglomeración Urbana de Granada.



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:

Estos distribuidores de tráfico forman parte de la red de Vías de Aglomeración Urbana (VAUs) planificadas por la administración autonómica para mejorar la densidad de tráfico entre los municipios que conforman el área metropolitana de Granada

Puntos negativos actuales:

Importante aglomeración de vehículos, tiempos de espera para desplazamientos entre municipios, consumo de energía, contaminación.

Ventajas

Ejecutar una red viaria ajustada al planeamiento, planificada y programada.

de ejecución:

Conectar municipios del área metropolitana de manera eficiente.

Observaciones:

Las VAU son las Vías de la Aglomeración Urbana de Granada y están recogidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Granada.

VAU-7: Uniría la GR43 con la A44 entre Maracena y Albolote

VAU-9: Distribuidor sur de Granada

VAU-10: Este es el acceso a la Zubia

VAU-11: Acceso a Cájar y Monachil

13.- Ejecución de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Motril.



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:	La zona logística del puerto de Motril, es un área imprescindible para apoyar a la industria relacionada con el puerto. Motril es el puerto más cercano a Madrid por carretera.
Puntos negativos actuales:	Actualmente la implantación de empresas logísticas de primer nivel no es posible por la falta de Polígonos como el planteado.
Ventajas de ejecución:	El desarrollo de la zona logística del puerto de Motril permitirá la implantación y desarrollo económico de multitud de empresas relacionadas con el transporte y la logística, haciendo de Motril un municipio con nuevas oportunidades empresariales y laborales.
Observaciones:	

14.- SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN (Cumplimiento de Directiva)



Organismo responsable: Junta de Andalucía

Necesidad:

La depuración de las aguas residuales es una obligación contraída con Europa y de la que Granada carece en gran medida. Además se viene abonando el canon de depuración de aguas sin que la ejecución de obras acompañe a los pagos.

**Puntos
negativos
actuales:**

Medio ambientalmente es una irresponsabilidad el que el 42% de la población de la provincia de Granada no cuente con una depuradora de aguas residuales. Al problema medioambiental y sus implicaciones hay que añadirle un grave problema económico, el Estado ya está siendo sancionado por el incumplimiento en la ejecución de estas infraestructuras con multas millonarias.

**Ventajas
de ejecución:**

En este capítulo más que hablar de ventajas de ejecución habría que hablar del gran problema que se está generando por no ejecutar estas infraestructuras, la necesidad de construirlas y explotarlas adecuadamente se puede resumir en estas dos cuestiones:

No depurar las aguas residuales es ilegal.

Preservar el medio ambiente es una obligación para con nuestros hijos.

Observaciones:

En Granada, quedan por ejecutar más de 60 depuradoras con una inversión estimada de más de 300 millones de €.

15.- TELEFÉRICO SIERRA NEVADA



Organismo responsable: Junta de Andalucía. Iniciativa privada en concesión.

Necesidad:

Ejecutar un teleférico que una Granada capital con la estación de esquí de Sierra Nevada.

**Puntos
negativos
actuales:**

La situación de colapso es generalizada durante los puentes y fines de semana de invierno.

No existe alternativa posible para acceder a Sierra Nevada

La estacionalidad es muy importante actualmente, sin que haya aliciente alguno que la reduzca.

Ventajas

de ejecución:

Eliminaría la aglomeración de vehículos en la carretera, especialmente los fines de semana.

Descongestionaría los accesos a la estación, aportando una imagen de modernidad similar a la de estaciones europeas.

Permitiría potenciar la visita a Sierra Nevada en épocas de verano/otoño, mejorando la oferta turística de Granada.

Mejoraría el medio ambiente

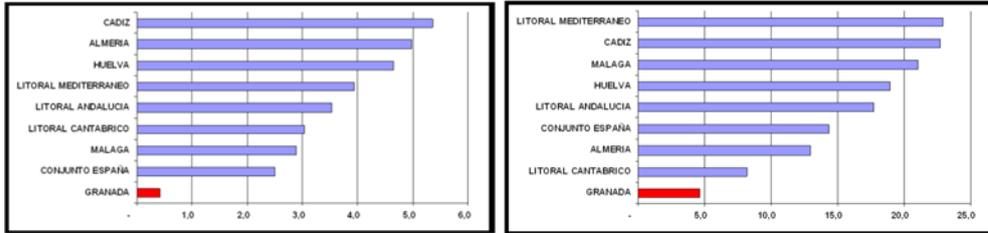
Aportaría una alternativa de transporte a los viajeros del futuro Ave.

Observaciones:

El impacto medioambiental es muy limitado, existiendo sentencias que dan por bueno el estudio de impacto ambiental presentado.

16.- AMARRES DEPORTIVOS EN COSTA DE GRANADA, PUERTOS

**NÚMERO DE AMARRES POR CADA 1.000 HABITANTES NÚMERO DE AMARRES
POR KILOMETRO COSTA**



Fuente: Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos Año 2006. INE 2007 y Dirección G IGN

Organismo responsable: Junta de Andalucía. Iniciativa privada en concesión.

Necesidad:

Dotar a la provincia de Granada de las instalaciones náutico - deportivas necesarias para salir del vagón de cola nacional de este tipo de infraestructuras.

Puntos negativos actuales:

Actualmente la provincia cuenta con un total de 373 amarres deportivos, una cifra insignificante para una provincia con 71 km de litoral. Una cifra a todas luces insuficiente, más aun si se compara con los 7.296 amarres de la vecina Málaga y los 4.649 de Almería. Un ejemplo más del importante atraso que sufre la provincia de Granada en materia de infraestructuras.

Ventajas de ejecución:

La ejecución de puertos deportivos en la provincia de Granada mejoraría la calidad del turismo de la zona, la calidad del destino y aportaría un sinfín de posibilidades empresariales relacionadas con este sector. Además tras la reciente finalización de la A7, la ejecución de puertos deportivos que mejoren la oferta actual son un complemento necesario para el desarrollo de un litoral que con grandes necesidades de infraestructuras y

Observaciones:

Existen proyectos para ejecutar puertos deportivos en colaboración público – privada. Marinas interiores de bajo impacto y que mejorarían la problemática del aporte anual de arena a la playa (Punta del Santo).

17 .-INFRAESTRUCTURAS PARA LA PUESTA EN RIEGO DE LA COMARCA DE BAZA



Organismo responsable: Gobierno de España-Junta de Andalucía. Presupuesto: 38 MME

Necesidad:

Desde de la declaración de Interés General para la puesta en riego de 25.000 hectáreas en las Comarcas de Baza- Huéscar en 1989 por la Junta de Andalucía, en la actualidad no se ha hecho ninguna infraestructura hidráulica en la Comarca de Baza para este fin, siendo necesario para poner en marcha más de 7.000 hectáreas de riego desde el pantano del Negratín.

Puntos a valorar:

La importancia agrícola del norte de Granada se hace patente para cerrar el ciclo de cultivo, cuando no hay producción en las zonas de la costa de Granada y Almería, siendo producciones complementarias desde el punto de vista de la distribución.

Ventajas

Se pondría en valor la reserva de 18,5 hectómetros cúbicos de recursos hídricos del pantano del **Negratín** que contempla el Plan Hidrológico para el desarrollo de riegos en el Guadiana Menor.

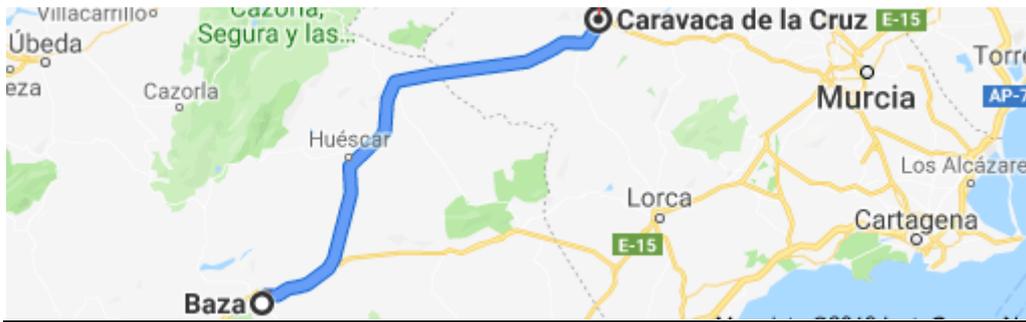
de ejecución:

Las infraestructuras supondrían el progreso agrícola de la zona norte de Granada, generando más de 3.000 empleos fijos, creando industria auxiliar y evitando la actual sangría de despoblación.

Observaciones:

En la actualidad se están tramitando las concesiones y los estudios de impacto ambiental de las distintas comunidades de regantes que necesitan la infraestructura en alta para acometer las instalaciones propias de cada comunidad. Se está pendiente de la creación de una Comisión de Gestión Técnica Mixta para la creación de estas infraestructuras por parte del Estado y la Comunidad Autónoma.

18.-CONSTRUCCIÓN DE NUEVA AUTOVÍA CONEXIÓN BAZA-CARAVACA



Longitud: 125 km

Presupuesto: 380-400 millones de €

Organismo responsable: Gobierno de España y Junta de Andalucía



Necesidad:

Conexión necesaria para mejorar las comunicaciones viarias entre el norte de las provincia de Granada con Murcia y Albacete, consiguiendo una conexión más directa con Madrid, lo que conlleva reducción de costes y menor impacto ambiental para el sector del transporte de mercancías por carreteras. De igual forma, la conexión de viajeros en coche hacia Madrid se beneficiaría de un recorrido más corto, y por tanto, menos contaminante.

Puntos a valorar:

Mejora en la conexión por carretera de las empresas del norte de Granada hacia Castilla- La Mancha y Madrid, reduciendo tiempo, costes y efecto contaminante, favoreciendo la vertebración territorial y a la cohesión social, lo que afecta de forma positiva al desarrollo económico y a la generación de empleo

Ventajas de ejecución:

Tres aspectos fundamentales:

- Menor recorrido en la conexión norte de la provincia de Granada con Madrid
- Disminución de coste de transporte de mercancías con destino la zona centro de España
- Vertebración territorial del norte de la provincia con Murcia y Albacete, que influiría positivamente en el tejido empresarial, reduciendo el actual fenómeno de despoblación que vienen sufriendo estas comarcas del interior.

Observaciones:

En la actualidad están ya en marcha proyectos de ejecución de la llamada "autovía del norte de Murcia", dando salida hacia Madrid desde Caravaca, Calasparra y Cehegín, mejorando la RM-714, viales que acortan el trayecto hacia Madrid, posicionando estratégicamente los polígonos de esas localidades.

19.-CONSTRUCCIÓN LÍNEA ELÉCTRICA DE 220 KV BAZA-HUÉSCAR-CARAVACA PARA EVACUACIÓN DE ENERGÍA PRODUCIDA EN PARQUES SOLARES DE LA ZONA NORTE DEL ALTIPLANO DE GRANADA



- Longitud: 120 km
- Presupuesto estimado: 85 millones de €
- Organismo responsable: Gobierno de España y Junta de Andalucía

Necesidad:

Conexión eléctrica necesaria para evacuar la electricidad producida en los parques de energía renovable proyectados construir en la zona norte del altiplano de Granada. Actualmente existe una línea deficiente de 60KV entre Baza y Huéscar, lo que es insuficiente para poder evacuar la energía que se proyecta producir con la construcción de parques fotovoltaicos en la zona norte de la provincia de Granada. La construcción de una nueva línea de 220KV entre Baza-Huéscar-Caravaca garantizaría también el suministro de energía a la zona norte de la provincia, y la evacuación de la electricidad generada, bien hacia la nueva Subestación de Baza, o bien hacia Caravaca de la Cruz.

Puntos a valorar:

Infraestructura eléctrica necesaria y básica para poder exportar a la red eléctrica nacional la electricidad producida en los futuros parques de energía solar que se proyectan construir en la comarca de Huéscar. La nueva red de 220KV sería fundamental y necesaria para hacer viables los proyectos de energía fotovoltaica que actualmente se están estudiando en la zona.

Ventajas de ejecución:

Tres aspectos fundamentales:

- Garantía de suministro eléctrico tanto a empresas como para uso residencial de la zona norte de la provincia de Granada
- Oportunidad de creación de empleo en empresas asociadas al sector de las energías renovables
- Vertebración territorial en este sector energético del norte de la provincia de Granada con Murcia y Albacete, que influiría positivamente en el tejido empresarial, reduciendo el actual fenómeno de despoblación que vienen sufriendo estas comarcas del interior.

Observaciones:

En la actualidad están ya en marcha proyectos de ejecución de la línea 400KV Baza-Caparacena y de la Subestación de Baza, lo que garantizaría la conexión con esta nueva línea de evacuación y la viabilidad del proyecto de esta nueva línea de 220KV Baza-Huéscar-Caravaca.

20.- TREN A MOTRIL



Organismo responsable: Gobierno De España

Necesidad:

Dotar de conexión ferroviaria al Puerto de Motril para facilitar el transporte de mercancías hacia Europa.

Puntos negativos actuales:

Motril es el único puerto de España sin conexión ferroviaria, lo que le resta posibilidades para competir con otros puertos, ya que la salida por carretera puede resultar más costosa para el transporte de determinados volúmenes.

Históricamente se ha defendido que el desnivel entre Granada y Motril era insalvable, cuestión que técnicamente ha sido salvado en diversos puntos de la geografía española: Pajares salva 1260 metros de desnivel en 42 km y el desnivel entre Antequera y Málaga es superior al Motril-Granada.

Ventajas de ejecución:

La conexión ferroviaria daría salida a todas las mercancías llegadas al puerto de Motril, conectando el mismo con los corredores ferroviarios Central y Mediterraneo, multiplicando así la capacidad competitiva del puerto.

Además para la industria agroalimentaria del litoral tendría una especial importancia ya que conectaría la comarca con centro Europa (principal destino de venta del producto) en menos de 24 horas, de un modo más eficiente y menos contaminante.

El transporte de mercancías en la UE se hace mayoritariamente por tren, por lo que dotar al puerto de Motril de dicha infraestructura sería un acierto obligado que haría crecer exponencialmente las posibilidades del Puerto, de la Comarca, de la provincia de Granada y de Andalucía oriental.

Observaciones:

21.- CONEXIÓN METRO CON AEROPUERTO



Organismo responsable: Junta de Andalucía – Gobierno De España

El Aeropuerto de Granada alcanzará en 2018 un millón de pasajeros, la mejora de la conexión aeroportuaria con Granada capital es una necesidad.

Necesidad:

**Puntos
negativos
actuales:**

El aeropuerto se encuentra en la localidad de Chauchina a 18,5 km, siendo el transporte público para acceder al mismo muy deficiente.

**Ventajas
de ejecución:**

La ejecución de una vía de metro - tranvía – cercanías tendría una gran acogida ya que además uniría con Granada las localidades de Chauchina y Santa Fe, permeabilizando el acceso a Granada y mejorando enormemente la logística desde el aeródromo granadino. Un línea tipo cercanías con conexión al Metro de Granada sería una solución estupenda. La senda de crecimiento de viajeros del Aeropuerto con la implantación de vuelos internacionales hace necesario prever la ejecución soluciones que faciliten el acceso y la evacuación del mismo.

Observaciones:
