

INFRAESTRUCTURAS PRIORITARIAS CON
MAYOR IMPACTO EN EL DESARROLLO
ECONÓMICO DE GRANADA

Cámara
Granada



Créditos:

Este informe es una iniciativa de la Comisión Mixta de Infraestructuras de la CGE y Cámara Granada elaborado por los equipos técnicos de la Confederación Granadina de Empresarios y Cámara Granada, con el asesoramiento de las organizaciones empresariales de la provincia y a partir de informaciones de IDEAL, Granada Hoy, Granada Digital, El Independiente de Granada, Ahora Granada, Europa Press, EFE, Radio Granada, Cope Granada, Onda Cero, Canal Sur, InfoCosta Tropical y fuentes oficiales como el Ministerio de Transportes, Red Eléctrica o la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía.

Presentación

Que contar con unas adecuadas infraestructuras es uno de los factores de desarrollo económico de un territorio resulta una obviedad. También lo es que Granada adolece desde hace décadas de un déficit de las mismas que ha lastrado históricamente al tejido empresarial de la provincia, impidiendo o dificultando su crecimiento.

El hecho de que sea una obviedad no implica que no haya que reiterarla, actualizándola cada cierto periodo de tiempo. Las instituciones del ámbito económico de Granada -la Confederación Granadina de Empresarios y Cámara Granada-, junto a todas las organizaciones empresariales territoriales que pertenecen a la primera han venido elaborando informes de infraestructuras y de conexiones o convocando foros y reuniones sobre las mismas desde hace décadas.

Esos documentos nos han permitido tener una posición sobre los distintos proyectos y han sido la base de nuestras reivindicaciones a las administraciones durante este tiempo.

Este documento se encuadra en esos trabajos.

Recogemos en él, con fecha de abril de 2026, la importancia y la situación de una treintena de infraestructuras que consideramos imprescindibles para el correcto desarrollo económico y social de Granada. Las hemos agrupado, sólo a efectos de ordenación, en siete grandes grupos: proyectos singulares, infraestructuras ferroviarias, infraestructuras viarias, infraestructuras eléctricas, infraestructuras del agua y regadío, Sierra Nevada y mejora del litoral.

En cada caso hemos completado esa ficha con lo que las instituciones empresariales reivindicamos, a la fecha de publicación, a las administraciones.

Hay en este documento proyectos urgentes, que deberían haberse acometido hace años, pero también ideas potenciales que consideramos esencial abordar en el presente para que la situación actual de Granada no se repita dentro de 30 años.

Por supuesto, existen otras muchas infraestructuras de menor calibre que reconocemos fundamentales para el desarrollo local en muchos puntos de la provincia, pero que escapan a este documento. Las organizaciones empresariales trabajan en sus ámbitos para que las mismas sean acometidas adecuadamente por las administraciones.

Este informe es, finalmente, un documento de trabajo, perfeccionable y vivo, que ordenará nuestro trabajo a lo largo de los próximos meses al objeto de dar respuesta a las inquietudes que las empresas y la sociedad granadina tienen en relación a las infraestructuras.

Comisión Mixta de Infraestructuras de la Confederación Granadina de Empresarios y de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Granada

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

- Corredor Mediterráneo y Línea Guadix-Baza-Lorca
- Variante de Loja, duplicación de la vía Granada-Antequera e integración
- Conexión directa Granada-Madrid
- Tren Granada-Motril
- Extensión tren del litoral hasta la Costa Tropical
- Conexión Alta Velocidad Aeropuerto de Málaga
- Ampliación del Metro

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

- Cierre del anillo de la circunvalación
- VAUS
- Autovía A-81 (Granada-Córdoba-Badajoz)
- Autovía Baza-Caravaca
- Autovía del Almanzora

INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

- Conducciones de Rules
- Depuradoras
- Regadíos Baza
- Presa de Velillos
- Sistemas terciarios para riego

INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS

PROYECTOS SINGULARES

- IFMIF-DONES
- Ampliación del PTS
- PUE-1

SIERRA NEVADA

- Accesos sierra nevada
- Ampliación superficie esquiable

MEJORA DEL LITORAL

- Espigones
- Amarres deportivos

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LÍNEA GUADIX-BAZA-LORCA

VARIANTE DE LOJA, DUPLICACIÓN DE LA VÍA GRANADA-ANTEQUERA E INTEGRACIÓN

CONEXIÓN DIRECTA GRANADA-MADRID

TREN GRANADA-MOTRIL

EXTENSIÓN TREN DEL LITORAL HASTA LA COSTA TROPICAL

CONEXIÓN ALTA VELOCIDAD AEROPUERTO DE MÁLAGA

AMPLIACIÓN DEL METRO

CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LÍNEA GUADIX-BAZA-LORCA

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

La llegada del Corredor Mediterráneo es fundamental para el desarrollo económico de la provincia de Granada, posibilitando la salida hacia el Levante y Europa en ferrocarril.

Además, es vital que el Corredor incluya la reapertura de la línea Guadix-Baza-Lorca para convertir este ramal en el principal medio de transporte ferroviario que una de forma natural Andalucía con el Levante. Actualmente, se ha priorizado el desarrollo del Corredor Ferroviario Central (Zaragoza-Madrid-Córdoba), perjudicando el desarrollo económico de todo el Levante español: Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía, que en conjunto representan el 27,7% del PIB y el 31,82% de la población de España.

Andalucía es el eje de conexión entre Europa y África y la reorganización y desarrollo de nuevos puertos en el Norte de África está haciendo que cambie el mapa logístico en el tráfico de mercancías a nivel mundial.

Teniendo tres ejes ferroviarios de conexión de Andalucía con el resto de España y Europa (el interior, el Mediterráneo litoral y el ramal de Guadix-Baza-Lorca) se fortalecería y aumentaría el tráfico de mercancías entre Europa y los principales puertos del arco mediterráneo y Marruecos como puerta de entrada en África.

Igualmente, la reapertura de esta línea potenciaría el tráfico directo entre dos de los principales puertos de Europa, Valencia y Algeciras, como eje logístico entre Asia y América, fortaleciendo además los puertos de Cartagena, Almería, Motril y Málaga.

CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LÍNEA GUADIX-BAZA-LORCA

Situación actual

El Corredor Mediterráneo sufre un retraso histórico. La provincia está en el centro de un tramo crítico, el número 7, que une Antequera, Granada y Almería.

En la Línea Antequera-Granada hay tramos de vía única, vía doble y tercer carril. Actualmente se está trabajando en la Variante de Loja y se duplicarán los tramos de vía única, pero no hay fecha definida de finalización. Además, el Gobierno debe finalizar el estudio para garantizar el transporte de mercancías.

La Línea Almería-Granada está en proyecto para convertirla en ancho internacional de vía única electrificada. Las obras comenzarán tras la llegada del tren a Almería desde Murcia. La previsión inicial de la compañía, según informaciones publicadas en abril de 2026 –justo a la finalización del informe–, es iniciar las obras en 2028 para su puesta en funcionamiento en 2030.

En cuanto a la línea Guadix-Baza-Lorca, en 2023 el Ministerio de Transportes realizó un informe previo de viabilidad en el que concluyó que la reapertura de la línea no era rentable económicamente.

Reivindicaciones empresariales

Trazado actual Corredor Mediterráneo: Es urgente avanzar en los proyectos pendientes del Corredor Mediterráneo en Andalucía y Granada, con una planificación clara que incluya plazos reales y compromisos firmes.

Los empresarios hemos pedido en varias ocasiones que el proyecto del AVE entre Almería y Granada se iniciara sin esperar a la finalización del AVE Almería-Murcia prevista inicialmente para 2026, reivindicación que no ha sido atendida por el Gobierno. Ahora, es prioritario finalizar el

CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LÍNEA GUADIX-BAZA-LORCA

estudio de viabilidad y poner plazos concretos y realistas, ya que el anuncio de iniciar los trabajos en 2028 es poco creíble habida cuenta de que no se han iniciado los proyectos.

Además, hay que garantizar el desarrollo de un proyecto que permita una conexión de Alta Velocidad con Almería con un tiempo de viaje inferior a las casi dos horas sin paradas que plantea el proyecto actual.

Guadix-Baza-Lorca: Exigimos la reapertura de la línea Guadix-Baza-Lorca en ancho internacional, cerrada en 1985.

El informe previo de viabilidad por el que el Gobierno dio carpetazo al proyecto no ha tenido en cuenta datos claves que garantizan la rentabilidad de la línea:

- a. No contempla el estudio el tráfico de mercancías por ferrocarril entre Sevilla-Valencia y Cádiz-Valencia en este nuevo corredor, cuando son más competitivos en cuanto a tiempo, distancia y costes.
- b. Este estudio solo contempla el trasvase de mercancías por carretera en el eje Guadix-Lorca sin tener en cuenta el eje Andalucía-Levante-Cataluña-Europa.
- c. En el estudio se ha considerado una tasa de transferencia de mercancías por carretera a ferrocarril del 1,9%, en el eje Guadix-Lorca, 8 trenes semanales por sentido en el año 2035, si tomamos como tasa de captación la cuota modal del ferrocarril en España (5%) obtenemos 20 trenes por semana y sentido. Y si dicha tasa de captación fuese del 20% (porcentaje al que aspira la Unión Europea) el resultado serían 81 trenes por semana y sentido.

Un corredor como el Guadix-Lorca no debe ser entendido como un elemento aislado, sino como un elemento más de la red ferroviaria española y europea. Una vía paralela al Corredor

CORREDOR MEDITERRÁNEO Y LÍNEA GUADIX-BAZA-LORCA

Mediterráneo litoral supone, entre otras muchas cosas, la posibilidad de desviar tráfico ante incidencias puntuales en dicho Corredor, que en caso contrario quedarían paralizadas.

El ramal Guadix-Lorca debe ser concebido como una infraestructura resiliente, que complemente y potencie el transporte ferroviario entre Andalucía y el Levante. Solicitamos al Ministerio de Transportes la incorporación de este ramal en las próximas ventanas de apertura del Corredor del Mediterráneo para que quede dibujado en el mapa ferroviario nacional.

VARIANTE DE LOJA, DUPLICACIÓN DE LA VÍA GRANADA-ANTEQUERA E INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

Desde su llegada en 2019, el AVE de Granada ha sido un AVE provisional. En 2013, tanto la integración de las vías como la Variante de Loja fueron pospuestas para favorecer la llegada del AVE en superficie lo antes posible. Como consecuencia, Granada estrenó una Alta Velocidad lenta que, además, se ha ido ralentizando a lo largo de los años debido a las obras de modernización de la infraestructura. De las tres horas con las que se inauguró el servicio, el trayecto Granada-Madrid ha llegado a rozar las cuatro horas de duración.

Reducir los tiempos de viaje es clave para que el trayecto sea competitivo. Y, para ello, es fundamental la Variante de Loja, que permitirá al tren superar los 60 km/hora en el trayecto Loja-Granada.

Asimismo, la duplicación de la vía del AVE Granada-Antequera en el tramo de 45,8 kilómetros Archidona-La Chana es esencial para poder aumentar las frecuencias y mejorar la velocidad.

La integración del ferrocarril es otra deuda histórica con Granada. La entrada del tren en Granada, que literalmente divide la ciudad, sigue siendo la trazada hace un siglo. La estación, ampliada para la llegada del AVE, se quedó pronto pequeña.

Situación actual

Variante: Después de tres años de tramitación, el Ministerio de Transportes adjudicó a principios de octubre de 2025 el último tramo de la Variante de Loja, correspondiente al Valle del Genil. Con este paso administrativo, los 19 kilómetros de la Variante ya están en obras o terminados. El plazo de ejecución de la infraestructura es de tres años, por lo que su puesta en servicio se prevé para 2029 o 2030.

Solo uno de los cuatro tramos en los que se divide el proyecto, el viaducto sobre la línea convencional Bobadilla-Granada, está terminado. Los dos tramos restantes (Riofrío, A-92 y Valle del Genil), están en ejecución.

VARIANTE DE LOJA, DUPLICACIÓN DE LA VÍA GRANADA-ANTEQUERA E INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

Duplicación de la vía: El Ministerio de Transportes ha impulsado recientemente el proyecto (ha licitado la adquisición de 220.000 toneladas de balasto, adjudicó la compra de traviesas, ejecutó en agosto las expropiaciones y autorizó las obras en diciembre) y tiene prevista la inminente licitación de las obras por un presupuesto de 45,7 millones de euros más 13,4 correspondientes a la electrificación.

Integración: En junio de 2025, el Ministerio de Transportes licitó el contrato de redacción del anteproyecto de la integración del ferrocarril y del proyecto básico para la ampliación de la estación, poniendo en marcha el proceso de una actuación consensuada con el Ayuntamiento de Granada después de nueve meses de reuniones técnicas.

El proyecto, que actuará en más de 2 kilómetros de línea y más de 200.000 metros cuadrados de superficie, contempla la integración de las vías y la creación de una nueva arteria verde desde la salida de Andaluces hasta Bobadilla, ampliando la estación de Andaluces, la cubierta de las vías en ciertos puntos y la creación de pasos entre la Chana y el Barrio de la Juventud para facilitar la movilidad.

En marzo, Adif elevó la propuesta de adjudicación del proyecto a la UTE formada por WSP Spain Apia, el arquitecto Guillermo Vázquez y la empresa Eovastudio. El próximo paso será la adjudicación del contrato: el proyecto tiene un plazo de redacción de 44 meses y cuenta con un presupuesto base de licitación de más de 5 millones de euros.

El diálogo entre el Ayuntamiento de Granada y el Ministerio de Transportes ha ido más allá de la integración y está definiendo el nuevo mapa ferroviario de Granada. De momento, se ha acordado crear dos grupos de trabajo específicos para la Variante de Moreda y para avanzar en el proyecto de Cercanías, con especial interés en extender las vías al aeropuerto.

VARIANTE DE LOJA, DUPLICACIÓN DE LA VÍA GRANADA-ANTEQUERA E INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL

En las conversaciones sobre la integración ferroviaria también entra en juego el futuro Centro de Transportes y Mercancías (CTM), que convertirá a Mercagranada en un nodo logístico y que está siendo diseñado por un grupo de trabajo compuesto por la Junta, el Ayuntamiento de Granada y Mercasa. La ampliación de Mercagranada incluye una terminal ferroviaria de mercancías, por lo que hay que asegurar su conexión con el Corredor Mediterráneo.

Reivindicaciones empresariales

Respecto a los dos proyectos en ejecución, la Variante de Loja y la duplicación de la vía, reivindicamos que se aceleren los trabajos y que la administración ponga fechas tanto para la entrega de la obra como para la puesta en marcha, ya que todos los tramos están licitados.

En cuanto a la integración, consideramos que los avances de los últimos meses, fruto del diálogo entre el Ministerio de Transportes, el Ayuntamiento de Granada y la Junta de Andalucía, son una buena noticia para Granada, poco acostumbrada al consenso entre las administraciones en torno a esta infraestructura estratégica para la provincia.

Sin embargo, después de décadas de retraso, Granada merece no solo voluntad política, sino también compromisos concretos en torno a la financiación de las obras y los plazos de ejecución. El Ayuntamiento de Granada ha remitido ya un borrador de convenio para la financiación de la obra, por lo que pedimos la mayor lealtad y el compromiso de las instituciones para definirlo cuanto antes y no bloquear el proyecto.

CONEXIÓN FERROVIARIA DIRECTA GRANADA-MADRID

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

Las constantes incidencias en la línea, la incapacidad de incrementar las frecuencias e incluso el hecho de que Granada no sea atractiva para las operadoras de bajo coste, a pesar de haberse extendido por muchos puntos de la red nacional, confirman que la línea Granada-Antequera-Madrid no cubre las necesidades de la provincia.

Una conexión directa con Madrid, vía provincia de Jaén, con una infraestructura nueva o adaptando la ya existente, permitiría solventar los problemas de conectividad de Granada, haciéndola más competitiva.

Situación actual

La conexión directa con Madrid ha sido una demanda histórica de la provincia de Jaén, que ha sido ninguneada a la hora de diseñar los trazados de la Alta Velocidad. Actualmente, los planes del Ministerio de Transportes para la llegada del AVE pasan por la construcción de un 'bypas' a través de Montoro (Córdoba), proyecto cuyo estudio de viabilidad ha sido positivo.

Sin embargo, en la provincia hay voces que reclaman una conexión más directa a través de Mora-Alcázar de San Juan, que supondría una reducción sustancial de los tiempos de viaje.

Reivindicaciones empresariales

Los empresarios granadinos consideramos prioritario estudiar las posibilidades de conexión directa de Granada con Madrid a través de Jaén, impulsando un nuevo eje ferroviario Almería-Granada-Jaén, que nos permita aprovechar la salida natural a Madrid. Se trata de un proyecto a largo plazo, pero que debe plantearse cuanto antes para estudiar su viabilidad técnica y económica.

TREN GRANADA-MOTRIL

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

Dotar de conexión ferroviaria al Puerto de Motril para facilitar el transporte de mercancías hacia Europa. Esta conexión daría salida a todas las mercancías llegadas a la dársena granadina, conectando tanto con el Corredor ferroviario central como con el Mediterráneo y multiplicando la capacidad competitiva del puerto.

Esta infraestructura es especialmente importante para la industria agroalimentaria, ya que conectaría la comarca con el centro de Europa (el principal destino de venta del producto), en menos de 24 horas.

Dotar al puerto de Motril de dicha infraestructura haría crecer exponencialmente las posibilidades del puerto, de la comarca, de la provincia de Granada y de Andalucía Oriental.

Situación actual

El de Motril es el único puerto de España sin conexión ferroviaria, lo que le resta posibilidades de competir con otras infraestructuras portuarias. Históricamente se ha defendido que el desnivel entre Granada y Motril era insalvable, cuestión que técnicamente sí ha sido solventada en diversos puntos de la geografía española, como Pajares, donde se salvan 1.260 metros de desnivel en 42 kilómetros, o Antequera.

En octubre de 2024 el ministro de Transportes aseguró que se podría plantear un nuevo estudio de viabilidad, condicionado al funcionamiento del Corredor Mediterráneo. Según Óscar Puente, lo prioritario es despejar el camino del Corredor.

TREN GRANADA- MOTRIL

De momento, el tren Granada-Motril sigue sin incluirse en el programa ferroviario de la Unión Europea y no lo hará como mínimo hasta 2050, cuando se haga un nuevo planteamiento.

Reivindicaciones empresariales

El tren Granada-Motril es una de las reivindicaciones históricas del empresariado y las organizaciones económicas de la provincia. La estrategia de desarrollo económico y social de Granada debe estar basada en un sólido posicionamiento internacional, en el que el Puerto de Motril debe desempeñar un papel clave tanto en el transporte de mercancías como en el turismo y en la conexión con nuevos mercados.

De ahí que exijamos al Gobierno su inclusión en la planificación nacional como prioridad y que eleve la presión en la Comisión Europea para que sea incluida en su estrategia ferroviaria.

TREN DEL LITORAL

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

La Costa Tropical y el Puerto de Motril necesitan una conexión ferroviaria que permita una movilidad más fluida, en este caso fundamentalmente de pasajeros. La extensión del tren de la Costa del Sol hasta la provincia es una oportunidad para compensar el bloqueo del proyecto de tren entre Motril y Granada.

Una mejor conexión con Málaga a través del ferrocarril será un revulsivo económico para la comarca de la Costa Tropical.

Situación actual

El Ministerio de Transportes ya adjudicó el estudio de viabilidad para determinar cuáles son las paradas convenientes entre Algeciras y Nerja, los dos municipios que unirá el tren del litoral.

Tras la reivindicación de los empresarios y los ayuntamientos de la Costa Tropical y la disposición de la Junta de Andalucía a incluir la extensión del tren del litoral hasta la provincia de Granada en su revisión del Plan de Ordenación del Territorio Andaluz (POTA), el subdelegado del Gobierno se mostró dispuesto a debatir sobre la ampliación y la financiación de la línea.

Reivindicaciones empresariales

La conexión de la Costa Tropical con el tren del litoral andaluz debe ser incluida en el estudio de viabilidad que el Gobierno de España está realizando para la conexión ferroviaria entre Nerja y Algeciras.

TREN DEL LITORAL

La actualización del Plan de Ordenación del Territorio Andaluz (POTA) es una oportunidad para dejar dibujada esa infraestructura, pero tenemos que ir más lejos, con compromisos firmes tanto por parte del Gobierno central, que debe incluir la extensión hasta la Costa Tropical en los trabajos de viabilidad iniciales, como por parte de la Junta de Andalucía.

Ambas administraciones deben trabajar de forma coordinada para dar una solución a la falta de conexión ferroviaria del litoral granadino, que supone un agravio comparativo con el resto de provincias de Andalucía.

CONEXIÓN GRANADA - AEROPUERTO DE MÁLAGA

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

Las instituciones empresariales de Granada trabajamos por la potenciación del aeropuerto de Granada, una instalación que consideramos imprescindible para el futuro económico de Granada. En ese sentido, valoramos tanto las mejoras que AENA desarrolla en el aeropuerto como los esfuerzos que las administraciones locales están realizando para incrementar la oferta de vuelos de esta instalación, especialmente en aquellas conexiones nacionales que los empresarios de Granada reclaman reiteradamente.

Sin embargo, el respaldo a la instalación aeroportuaria granadina, no nos puede impedir analizar la realidad de que el Aeropuerto de Málaga ha sido priorizado como un proyecto estratégico por parte tanto del gobierno de España por la Junta de Andalucía.

A una distancia de solo 133 kilómetros y con capacidad para transportar a 30 millones de pasajeros, el Aeropuerto de Málaga operó en 2025 un total de 187.000 vuelos, consolidándose como el cuarto aeropuerto de España.

Renunciar a su potencial, en un mundo en el que los principales aeropuertos se encuentran a una distancia de sus lugares de referencia similar a la que el Aeropuerto de Málaga podría estar de Granada de ejecutarse la infraestructura que reclamamos, sería un error.

Y es que colocar a Granada a 40 minutos del Aeropuerto de Málaga sería un salto cualitativo para Granada como destino turístico y de negocios, lo que permitiría un mayor desarrollo económico y social de la provincia.

CONEXIÓN GRANADA - AEROPUERTO DE MÁLAGA

Situación actual

Actualmente la conexión ferroviaria más rápida entre Granada y Málaga supera los 84 minutos y solo llega a Málaga capital.

Reivindicaciones empresariales

Este es uno de esos proyectos en los que Granada tiene que trabajar hoy para no lamentar dentro de veinte años.

Unir Granada y el aeropuerto de Málaga mediante un tren de alta velocidad permitiría a Granada aprovechar la oferta de vuelos internacionales del aeropuerto de Málaga sin renunciar al aeropuerto Federico García Lorca. Esto contribuiría al desarrollo turístico de Granada, aumentando las pernoctaciones y propiciando un crecimiento del sector MICE, que lamentablemente se ve lastrado por la falta de conectividad de la provincia.

Por ello, solicitamos al Gobierno central que realice un estudio de viabilidad que determine las posibilidades de esta conexión ferroviaria o de cualquier otra que permita a Granada vincularse a la oferta de la instalación de Málaga.

AMPLIACIÓN DEL METRO DE GRANADA

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

Dado el éxito de la primera línea de metro y el gran problema de contaminación y saturación del tráfico que tiene Granada, es necesario seguir avanzando en la ampliación de esta infraestructura, especialmente en el Área Metropolitana.

Las ventajas del metro son indiscutibles: reducción de los niveles de contaminación, ahorro energético, mejora de la calidad de vida y mejora de la imagen de la ciudad y la provincia.

Situación actual

En la actualidad, la ampliación sur del metro hacia Churriana de la Vega y Las Gabias supera el 80% de ejecución. Con una longitud de 4,7 kilómetros, la actuación cuenta con un presupuesto global de 87 millones de euros.

En septiembre, la Junta de Andalucía licitó por medio millón de euros el Plan Director del Metro de Granada, que incluye el diseño y planificación de la red y las obras prioritarias en la próxima década. La elaboración del plan tendrá una duración estimada de 12 meses una vez que se formalice el contrato.

AMPLIACIÓN DEL METRO DE GRANADA

Reivindicaciones empresariales

Celeridad en la concreción y ejecución de los nuevos proyectos de ampliación del Metro, que deben ser diseñados y priorizados teniendo en cuenta tanto las necesidades de movilidad de la población como su impacto en el desarrollo económico y empresarial de los municipios a los que se extienda.

Los empresarios pedimos a la Junta de Andalucía participar en la definición de las futuras ampliaciones de la infraestructura, que deben articular eficazmente el Área Metropolitana y la movilidad de la capital, especialmente en lo que se refiere a los diseños de las conexiones con las cornisas norte y sur.

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS



CIERRE DEL ANILLO DE LA CIRCUNVALACIÓN

VAUS

AUTOVÍA A-81 (GRANADA-CÓRDOBA-BADAJOS)

AUTOVÍA BAZA-CARAVACA

AUTOVÍA DEL ALMANZORA

CIERRE DEL ANILLO DE LA CIRCUNVALACIÓN

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

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

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.

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 muy elevada.

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

Situación actual

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.

En 2022, sin embargo, el proyecto quedó fuera del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, lo que parece confirmar que el proyecto no se afrontará al menos hasta 2030.

CIERRE DEL ANILLO DE LA CIRCUNVALACIÓN

Paralelamente, el Gobierno central está trabajando en la mejora de la actual Circunvalación. La semana pasada el Ministerio adjudicó la redacción del estudio previo de mejoras de la GR-30, que contempla la posibilidad de construir más enlaces, remodelarlos o instalar carriles reservados.

Reivindicaciones empresariales

Avanzar hacia una movilidad sostenible también exige descongestionar la Circunvalación y mejorar los flujos de tráfico. Desde la CGE y Cámara Granada siempre hemos reclamado una solución que facilite el acceso a la docena de municipios de la Cornisa Sur de Granada.

El proyecto vuelve a estar congelado, pese a que en 2022 se anunció el inminente inicio del estudio de impacto ambiental. Los empresarios de Granada exigimos que la administración autonómica saca el proyecto del cajón, lo reactive y acelere su tramitación.

VAUS

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

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. La ejecución de una red viaria ajustada al planeamiento, planificada y programada, permite conectar de manera eficiente los municipios del área metropolitana.

Situación actual

La red viaria del área metropolitana de Granada presenta una importante congestión de vehículos, con elevados tiempos de espera en los desplazamientos entre municipios, mayor consumo de energía y un incremento de la contaminación.

Actualmente, la única actuación con obras en marcha corresponde a la VAU-10, acceso a La Zubia, mientras el resto de las infraestructuras previstas se encuentran en fases previas de tramitación o planificación.

- **VAU-5**, que conecta la Segunda Circunvalación con la A-44 a través de Granada, Armilla, Churriana y Las Gabias, con el anteproyecto licitado desde 2022, está pendiente de información pública.
- **VAU-7**, correspondiente a la Ronda Noroeste, que uniría la Segunda Circunvalación con Maracena y Albolote (polígonos), pendiente de la redacción del estudio.
- **VAU-9**, distribuidor sur de Granada, que da servicio a Monachil, La Zubia, Ogíjares y Huétor Vega, actualmente en tramitación.

VAUS

- **VAU-11**, que conectaría la VAU-10 con Huétor Vega y mejoraría el acceso a Cájar y Monachil desde la A-395, con el estudio informativo licitado.

Reivindicaciones empresariales

Las Vías de Aglomeración Urbana de Granada (VAU), recogidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Granada, constituyen actuaciones estratégicas para la mejora de la movilidad y la conexión entre los municipios del área metropolitana. Desde el ámbito empresarial consideramos prioritario el impulso y desarrollo de estas infraestructuras, con especial atención a la VAU-5, infraestructura que es fundamental para el desarrollo metropolitano de Granada, por lo que es urgente continuar con la tramitación para el inicio de las obras de manera urgente.

En el caso del resto de VAUS, exigimos que se agilice su tramitación. El próximo mandato autonómico 2026-2030 debería permitir que todas estas infraestructuras estuvieran en obras.

AUTOVÍA A-81 (GRANADA-CÓRDOBA-BADAJOS)

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

La conversión de la antigua N-432, que une las provincias de Badajoz, Córdoba y Granada, en la autovía A-81 es una petición histórica que supondría un impulso al desarrollo empresarial, a la vertebración del territorio y a la seguridad de una vía que tiene un tráfico intenso y que tiene travesías urbanas con semáforos que retrasan la circulación y aumentan la peligrosidad.

Se trata de un proyecto clave para el desarrollo de la comarca de los Montes Orientales y para la movilidad de Granada.

Situación actual

En 2021 se puso en servicio el tramo de la GR-43 entre Pinos Puente y Atarfe, al que se sumará en breve un segundo tramo que une Atarfe y Granada, que podrá ponerse en servicio en el mes de julio.

Se trata del único tramo en obras de la A-81. Los dos tramos granadinos pendientes se encuentran aún en fases administrativas: el de Pinos Puente-Cuesta de Velillos se encuentra en trámites de licitación; mientras que el de Cuesta de Velillos-Puerto Lope está en fase de redacción de estudio informativo.

Los mayores avances de la A-81 se han producido en los tramos más próximos a Badajoz y en el tramo final en Granada. Sin embargo, el proyecto global que continúa la autovía hasta Badajoz sigue enquistado y recibió un varapalo en 2025, cuando el Ministerio de Transportes confirmó que no había sido posible obtener una Declaración de Impacto Ambiental positiva para los tramos que conectan Espiel, Córdoba y Granada. El proyecto se encuentra a la espera de un nuevo encaje medioambiental.

AUTOVÍA A-81 (GRANADA-CÓRDOBA-BADAJOZ)

Mientras tanto, el Ministerio tiene previsto impulsar, en paralelo, actuaciones de mejora sobre la carretera actual, diseñadas para ser compatibles con una futura duplicación de la vía.

Reivindicaciones empresariales

Los empresarios pedimos máxima celeridad para desbloquear administrativamente el proyecto y plazos concretos que permitan poner fecha a la puesta en servicio de una infraestructura clave para mejorar la conectividad de la provincia y mejorar la seguridad vial.

AUTOVÍA BAZA-CARAVACA

Organismo responsable: **Gobierno de España, Junta de Andalucía, Gobierno de la Región de Murcia**

Necesidad y ventajas de ejecución

La conexión de la A-92 con Caravaca de la Cruz (Murcia) es necesaria para mejorar las comunicaciones viarias del norte de la provincia de Granada con Murcia y Castilla La Mancha, consiguiendo una ruta más directa y rápida hacia Madrid.

Esta autovía, de 181 kilómetros, tiene tres ventajas fundamentales: un menor recorrido de la conexión norte de la provincia de Granada con Madrid; la disminución del coste de transporte de mercancías con destino a la zona centro de España; la vertebración territorial de la zona norte de la provincia con Murcia y Albacete, que tendría un impacto positivo directo en el tejido empresarial y la creación de oportunidades.

Situación actual

En la actualidad están en marcha proyectos de ejecución de la llamada Autovía del Norte de Murcia, dando salida hacia Madrid desde Caravaca. Sin embargo, no hay ningún avance sobre la conexión de Baza con Caravaca a través de Huéscar.

Reivindicaciones empresariales

Atender esta reivindicación histórica de los empresarios de la zona Norte de la provincia es vital si se quiere luchar contra la despoblación de la comarca y generar nuevas oportunidades de desarrollo.

Las distintas administraciones competentes deben llegar a un consenso y realizar un estudio de viabilidad de la autovía que permita poner en marcha el proceso.

AUTOVÍA DEL ALMANZORA (A-334)

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

Completar la Autovía del Almanzora (A-334) en su tramo final -desde Fines hasta Baza- es fundamental para mejorar las conexiones de la zona Norte de Granada, contribuyendo a generar oportunidades y a fijar la población.

Esta autovía, que une la A-7 con la A-92 Norte, daría respuesta a las necesidades logísticas de las empresas y es especialmente relevante para la industria del mármol. Se trata de un eje vertebrador vital para conectar el interior de la provincia con el Levante almeriense.

Situación actual

La autovía del Almanzora se ideó en 1986, cuando se incluyó en el Plan General de Carreteras de Andalucía. La primera piedra de la vía se puso en 2005 y, desde entonces, sufrió varios bloqueos y retrasos hasta que en 2019 se retomó con la ejecución de dos tramos. La conexión de la Autovía del Almanzora con la A-7 a la altura de Almería se produjo en 2023, pero el tramo final hasta Baza se quedó fuera del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad (PITMA 2030).

En 2024, los distintos grupos políticos de Parlamento aprobaron por unanimidad una proposición no de Ley para instar al Gobierno andaluz a recuperar y mantener el compromiso público y político con la ejecución, en el horizonte temporal del año 2030, de la autovía del Almanzora en la totalidad de su trazado, desde Baza (Granada) hasta los tramos en servicio en Fines (Almería), reactivando para ello toda la tramitación necesaria y la elaboración de documentos y proyectos.

En enero de 2025, la Junta de Andalucía adjudicó la redacción del proyecto que daría continuidad a la Autovía hasta Fines.

AUTOVÍA DEL ALMANZORA (A-334)

Reivindicaciones empresariales

Ampliación de la autovía hasta Baza, con un calendario de ejecución que posibilite su puesta en funcionamiento en el horizonte de 2030.

INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS



CONDUCCIONES DE RULES

DEPURADORAS

REGADÍOS BAZA

PRESA DE VELILLOS

SISTEMAS TERCARIOS PARA RIEGO

CONDUCCIONES DE RULES

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

Las conducciones son imprescindibles para canalizar el agua embalsada de la Presa de Rules para darle un uso agrícola y de consumo humano, permitiendo incrementar la explotación de subtropicales.

Las canalizaciones pondrán en valor la utilidad de la Presa de Rules, permitirán el riego en cotas superiores, incrementando en 5.000 hectáreas la superficie de cultivo de la Costa Tropical.

Se trata de una infraestructura fundamental, no solo para el sector agrario, sino para el conjunto del tejido económico de la provincia. El agua es desarrollo, es empleo, es futuro.

Situación actual

Después de 20 años de espera, las primeras tuberías de Rules llegaron a la Costa en marzo de 2024, cuando comenzaron los trabajos de ejecución del desglosado número 9. Se trata del primero de los once tramos que componen el proyecto, cuyo plazo de ejecución se fijó en 30 meses que finalizarán en junio de 2026.

El desglosado 3, el siguiente de la lista, sigue a la espera de la firma del acuerdo entre la Comunidad de Regantes del Bajo Guadalfeo y Aguas de las Cuencas de España (ACUAES). Los regantes han propuesto trasladar la gestión de la obra al Ministerio de Agricultura, lo que permitiría establecer un modelo de financiación compartida al 50% para desbloquear la situación. En enero, la Diputación Provincial asumió el 50% de la parte correspondiente a los regantes, defendiendo el modelo de financiación aplicado en el desglosado 9.

El Gobierno decidió actualizar el proyecto para simplificarlo en solo dos tramos, pero las dificultades del modelo de financiación, que obliga a los agricultores a devolver parte del dinero, lo han dejado en suspenso.

CONDUCCIONES DE RULES

La Plataforma por las Infraestructuras de la Costa Tropical ha promovido la creación de una Mesa del Agua, con la participación del Gobierno central, la Junta de Andalucía, la Diputación de Granada y la Mancomunidad de Municipios de la Costa Tropical para intentar desbloquear el proyecto.

Reivindicaciones empresariales

Exigimos soluciones realistas, un modelo de financiación viable y un trabajo coordinado entre todos los agentes que acabe con décadas de bloqueo de la infraestructura.

Los empresarios apoyamos la reivindicación de los regantes, que piden un nuevo modelo de financiación que les permita afrontar sus compromisos económicos de forma viable. Buscar soluciones de financiación realistas es fundamental, tanto para el desglosado 3 -pendiente de definir- como para los desglosados 1 y 2, que no tienen regantes asignados y que presentan un carácter prioritario debido a la situación actual del margen derecho (zona de Almuñécar, Molvízar, Jete y Salobreña).

Asimismo, es necesario avanzar cuanto antes en la tramitación del resto de desglosados que afectan al margen izquierdo, ya que la infraestructura solo tendrá sentido si se aborda de manera integral.

También reivindicamos compromiso real con la Mesa del Agua impulsada por la Plataforma por las Infraestructuras de la Costa Tropical, un espacio de diálogo que debe servir para avanzar en el proyecto de forma coordinada y transparente.

Después de 20 años, la Costa Tropical merece soluciones definitivas.

DEPURADORAS (SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN)

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

La depuración de las aguas residuales es una obligación contraída con Europa que, en gran medida, no se encuentra resuelta en la provincia de Granada. A ello se suma el abono del canon de depuración de aguas con un importante retraso en la ejecución de las obras previstas.

En este ámbito, más que de ventajas de ejecución, debe destacarse el problema que genera la falta de desarrollo de estas infraestructuras, así como la necesidad de construirlas y explotarlas adecuadamente, que se concreta en dos cuestiones fundamentales: no depurar las aguas residuales es ilegal y la preservación del medio ambiente constituye una obligación.

Situación actual

Desde el punto de vista medioambiental, resulta una grave irresponsabilidad que un alto porcentaje de la población de la provincia de Granada no disponga de sistemas de depuración de aguas residuales. A este problema ambiental y a sus implicaciones directas se suma un importante impacto económico, derivado de las sanciones que ya está afrontando el Estado por el incumplimiento en la ejecución de estas infraestructuras, materializadas en multas de elevada cuantía.

Reivindicaciones empresariales

Los empresarios exigimos la ejecución urgente de las infraestructuras de depuración de aguas residuales pendientes en la provincia de Granada, que superan las 25 depuradoras, con una inversión pendiente de más de 40 millones de euros, tal y como se recoge en el Plan Hidrológico.

INFRAESTRUCTURAS PARA LA PUESTA EN RIEGO COMARCA DE BAZA

Organismo responsable: **Gobierno de España y Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

Pese a la declaración de Interés General para la puesta en riego de 25.000 hectáreas en las comarcas de Baza-Huércar en 1989, no se ha puesto en marcha ninguna infraestructura hidráulica para este fin, necesaria para poner en valor la reserva de más de 6.500 hectáreas de riego desde el pantano del Negratín.

Estas infraestructuras de riego supondrían un impulso para el sector agrícola de la zona Norte de Granada, generando más de 3.000 empleos fijos, creando una industria auxiliar y evitando la actual pérdida de población.

Situación actual

En marzo de 2026 se han producido avances significativos tras una reunión clave entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Ministerio para la Transición Ecológica, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y las comunidades de regantes de la comarca de Baza.

Acuerdos y puntos clave de la reunión:

- a. Aprobación del Plan General: Se ha definido el calendario para la aprobación del Plan General de Transformación de Regadíos, que afectará a más de 6.500 hectáreas en los municipios de Baza, Caniles y Zújar.
- b. Recurso hídrico: El proyecto contempla la distribución de 18,5 hectómetros de agua procedentes del embalse del Negratín, tal como recoge la Planificación Hidrológica del Guadalquivir.

INFRAESTRUCTURAS PARA LA PUESTA EN RIEGO COMARCA DE BAZA

- c. Infraestructura y Energía: El plan incluye una red hidráulica de alta presión y un sistema de abastecimiento energético mixto basado en energía solar para reducir costes y mejorar la sostenibilidad.
- d. Impacto socioeconómico: Se estima que la consolidación de estos regadíos beneficiará directamente a más de 2.500 familias de la zona norte de Granada.

Reivindicaciones empresariales

El futuro agrícola de la comarca exige la sustitución de las aguas subterráneas tanto de riego como de abastecimiento por aguas superficiales procedentes de los embalses. Después de tantos años de espera, es necesario que las administraciones aceleren lo máximo posible el proyecto para evitar pérdidas irreparables en el sector. Por ello, pedimos la agilización y ejecución de los puntos establecidos en el acuerdo de finales de marzo de 2026.

PRESA DE VELILLOS

Organismo responsable: **Gobierno central**

Necesidad y ventajas de ejecución

El río Velillos, muy caudaloso en invierno, desemboca en el río Cubillas, elevando tanto su caudal como el del río Genil, lo que supone un riesgo de inundación en los municipios de Láchar, Valderrubio, Fuentevaqueros, Villanueva de Mesía o Huétor Tájar, zonas identificadas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir como de riesgo potencial significativo de inundación grave o muy grave.

La Presa de Velillos es una infraestructura de regulación necesaria para evitar estos riesgos de inundaciones frecuentes, así como la estabilización del riego de la margen derecha del Genil.

Situación actual

La Presa de Velillos es una obra de interés general aprobada en el Plan Hidrológico Nacional (Ley 10/2001, de 5 de julio), que debería haberse finalizado en 2008, pero que ni siquiera llegó a contar con los trabajos previos de viabilidad medioambiental, técnica o económica. De hecho, la infraestructura ha desaparecido del actual Plan Hidrológico.

Reivindicaciones empresariales

Las organizaciones agrarias llevan años reclamando la construcción de la presa, que hubiera evitado inundaciones tan graves como la de 2018, que provocó daños no solo en cultivos, sino también en infraestructuras rurales.

Reclamamos la recuperación de esta infraestructura y su inclusión en el cuarto ciclo de planificación del Plan Hidrológico Nacional, que se está elaborando en la actualidad y que abarca el periodo 2025-2033.

SISTEMAS TERCIARIOS (AGUAS REGENERADAS) PARA RIEGO

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

Las aguas regeneradas son un recurso indispensable en situaciones de sequía como la que está soportando el campo granadino. Su uso permitiría salvar los cultivos, pero para ello es necesaria la construcción de sistemas de tratamiento terciarios de desinfección de las aguas que permitan llevar las aguas regeneradas desde las distintas depuradoras hasta las infraestructuras de las comunidades de regantes.

Situación actual

En abril de 2024 se pusieron en marcha los tratamientos terciarios de la EDAR de La Herradura, que se sumaron a los de la EDAR de Almuñécar. En el caso de la EDAR de La Herradura, la obra de las conducciones para trasladar las aguas hasta los regadíos de la comarca se encuentra en ejecución, mientras que el proyecto para llevar las aguas de la depuradora de Almuñécar hasta la zona regable del Río Verde se encuentra en avanzado estado de tramitación.

En la Vega, la ejecución de los tratamientos terciarios es muy necesaria. En diciembre de 2025 un acuerdo histórico entre el Ayuntamiento, Emasagra, la Junta de Andalucía y las cinco comunidades de regantes del sistema Canales-Quéntar para el uso de aguas desarrolladas. El proyecto, desarrollado por la Cátedra del Agua de la UGR con Hidralia, utiliza las estaciones ya construidas de la EDAR de Los Vados y la Biofactoría Sur, construyendo un nuevo sistema para su regeneración y unos depósitos de distribución y canalización hasta las comunidades de regantes.

El sistema de tratamiento de agua terciario está a la espera de ser seleccionado en la convocatoria de ayudas del Plan Parra de la Junta de Andalucía.

SISTEMAS TERCIARIOS (AGUAS REGENERADAS) PARA RIEGO

Reivindicaciones empresariales

La reutilización de las aguas regeneradas es parte de la solución del ciclo integral del agua y se incluye como medida necesaria dentro de los objetivos medioambientales tanto de la Directiva Marco del Agua como en la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030.

Es necesario poner en marcha cuanto antes los proyectos que permitan a los regantes de las zonas más afectadas por la sequía y la dificultad de acceso a otros recursos hídricos aprovechar los tratamientos terciarios. Por ello, pedimos a la Junta de Andalucía que incluya estos proyectos en el Plan Parra, despejando la financiación, y que ejecute las obras con la mayor celeridad posible.

INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS

INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS

Organismo responsable: **Gobierno central**

Necesidad y ventajas de ejecución

Granada ha sufrido un déficit histórico de inversión en su infraestructura eléctrica, que afecta especialmente a la zona norte de la provincia. El vacío eléctrico aísla el territorio e impide el desarrollo económico y social.

Acabar con el 'agujero' de infraestructuras eléctricas de Granada permitiría la implantación de empresas intensivas en el uso de redes de transporte de energía, así como la puesta en marcha de proyectos renovables.

Situación actual

En 2022, se puso en marcha la línea Caparacena-Baza-La Ribina, pero hay otras infraestructuras prioritarias incluidas en la planificación eléctrica 2021-2026 que todavía se encuentran en tramitación, especialmente la subestación de Saleres y la línea Saleres-Íllora, que supondrá una inversión de 56,3 millones según la planificación de Red Eléctrica.

Además, también destacan el segundo tramo del eje de doble circuito 400 kV Caparacena-Baza Antas (que unirá Granada y Almería); la ampliación de la subestación de Huéneja; la estación de 400 kw para la electrificación de la línea de AVE entre Granada y Almería; la repotenciación del eje Archidona.

INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS

En la nueva planificación de Red Eléctrica para el periodo 2025-2030 se suman, además, proyectos como la línea Baza-Olea-Manzanares y el eje Sur-Levante.

Con todo, la Junta de Andalucía ha presentado alegaciones para incluir en la planificación proyectos esenciales como la Línea Saleres-Nerja, la puesta en marcha de plantas de hidrógeno verde o la ampliación de cuatro subestaciones. Esto elevaría a 185 millones las inversiones previstas (166 millones, según Red Eléctrica).

La puesta en marcha de estas infraestructuras contribuirá a solucionar el cuello de botella en la capacidad de demanda de la red eléctrica granadina, que presenta un escenario de enorme complejidad para la conexión de nuevos proyectos. La provincia cuenta con una red de distribución vertebrada por 50 subestaciones (9 de 132 kV y 41 de 66 kV). Sin embargo, la capacidad firme publicada para atender nueva demanda en todas ellas es en el mes de abril es de 0 MW.

Mientras no se resuelva esta situación, no se podrá conectar a la red eléctrica nueva demanda como industria o nuevos desarrollos de vivienda, comerciales y turísticos, ni se podrá garantizar la movilidad eléctrica y la electrificación de las empresas ya existentes.

Esta parálisis se ve agravada por una descoordinación en la gestión de los puntos de conexión entre la red de transporte y la de distribución. De las 7 subestaciones de 220 kV que Red Eléctrica opera en la provincia, 6 de ellas presentan el acceso bloqueado. Esto se debe a la ausencia de un acuerdo técnico sobre los valores de potencia de referencia, lo que impide que la capacidad existente en la red de alta tensión llegue de forma efectiva a las redes que suministran al consumidor final.

Además, se observa una tendencia a priorizar el acceso de grandes demandas directamente a la red de transporte. Esta práctica, sumada al bloqueo de los nudos de distribución, está tensionando la red y dejando sin margen de maniobra a los distribuidores para atender el crecimiento orgánico de las empresas y municipios de Granada.

INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS

Reivindicaciones empresariales

Granada no puede seguir perdiendo oportunidades empresariales y de inversión por la falta de infraestructuras eléctricas, que lleva décadas lastrando su desarrollo. Red Eléctrica y el Gobierno central deben no solo poner en marcha las infraestructuras pendientes, que ya llevan un importante retraso administrativo puesto que tendrían que estar en funcionamiento en 2026, sino también incluir en la planificación nuevos proyectos que permitan tanto el crecimiento de las comarcas más desfavorecidas como la puesta en marcha de industrias, empresas y desarrollos urbanísticos y comerciales en el conjunto de la provincia. Es vital garantizar la conexión de nuevos proyectos de demanda, solucionando el cuello de botella de la red de distribución, cuya capacidad actual para atender nueva demanda es de 0 MW.

PROYECTOS SINGULARES



IFMIF-DONES

AMPLIACIÓN DEL PTS

PUERTO

IFMIF DONES

Organismo responsable: **Gobierno de España y Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

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-DONES 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.

Con una inversión superior a los 800 millones de euros en sus distintas fases, IFMIF-DONES es el mayor proyecto científico de España, que pondrá a Granada y Andalucía a la vanguardia de la industria de la Gran Ciencia.

El acelerador supondrá la generación de más de 1.000 empleos de media anual y un incremento de 1.900 millones del PIB en Granada. Asimismo, será un proyecto tractor de inversión industrial que permitirá la creación de nuevas líneas empresariales innovadoras e impactará en el modelo productivo granadino.

Situación actual

IFMIF-DONES, que forma parte de la hoja de ruta europea para desarrollar la energía de fusión, es un proyecto que ya está en marcha y que cuenta con apoyo económico de la Unión Europea, del Gobierno español y de la Junta de Andalucía, además de socios estratégicos como Croacia, Japón e Italia.

En mayo de 2025 se colocó la primera piedra del acelerador, un edificio que se sumará a las instalaciones que ya están en construcción o en uso vinculadas con el proyecto, como el edificio administrativo de IFMIF-DONES o el Centro de Investigación UGR-DONES. En total, el proyecto contará con 17 edificios, ubicados en una parcela de 100.000 metros cuadrados en Citai, de Escúzar.

IFMIF DONES

Reivindicaciones empresariales

Una vez superados los momentos iniciales de incertidumbre que rodearon al proyecto y confirmado el apoyo sin fisuras del Gobierno Central, de la Junta de Andalucía y de la Unión Europea, es necesario garantizar la generación de una industria ligada a la gran ciencia, que atraiga empresas, proyectos e inversión y que permanezca en Granada más allá de la fase de operación del acelerador.

El acelerador de partículas puede cambiar la configuración económica de la provincia, pero para ello es necesario que las administraciones se alineen para que Granada sea un referente en la industria de la energía de fusión, en la industria científica, en la industria ligada a la investigación y la innovación.

Para ello, los empresarios hemos puesto en marcha la Industry Office, en la que participan la Cámara de Comercio, el consorcio IFMIF-DONES, Ineustar, la Universidad de Granada y el CSIC y que será un instrumento determinante para garantizar que el impacto de IMIF-DONES vaya más allá de su periodo de funcionamiento. Sin embargo, para convertir Granada en el centro neurálgico de la industria de la Gran Ciencia es vital que la Junta de Andalucía formalice su adhesión a la Industry Office.

Además, consideramos prioritario que se saquen del cajón y se presenten -actualizándolos en su caso- tanto el Plan Estratégico de IFMIF-DONES, encargado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades para la planificación del trabajo en el periodo 2024-2027; como el Plan Director, encargado por la Junta de Andalucía a través del PTS.

Ambos documentos están finalizados, pero no se han hecho públicos, lo que en nuestra opinión puede limitar el impacto económico que la instalación puede generar en Granada.

AMPLIACIÓN DEL PTS

Organismo responsable: **Junta de Andalucía – Ayuntamiento de Ogijares**

Necesidad y ventajas de ejecución

Incrementar la superficie del Parque Tecnológico de la Salud con la finalidad de propiciar mayores sinergias docentes, asistenciales, investigadoras y empresariales entre las entidades que allí se instalen.

El crecimiento del PTS permitirá albergar nuevos centros de investigación, industria y centros universitarios de alto valor añadido, generadores de inversión y empleo especializado y de alta calidad. La consolidación de Granada como referente en Salud y Biotecnología y el crecimiento de I+D son objetivos estratégicos para la provincia.

Situación actual

El PTS genera el 4,2% del PIB de la provincia de Granada y el 4,1% del empleo, lo que confirma el protagonismo de esta infraestructura en la economía provincial y andaluza y avala su potencialidad como generador del desarrollo económico y social.

Sin embargo, las posibilidades de crecimiento están limitadas por la falta de espacio. La práctica totalidad de la superficie actual del PTS se encuentra ocupada, lo que dificulta la implantación de nuevas compañías que pueden verse atraídas por un espacio único de excelencia dentro del campo de las ciencias de la vida y de la biotecnología con capacidad para reforzar la imagen de marca 'Granada Salud'.

La ampliación del PTS está supeditada a la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Municipal del Ayuntamiento de Ogijares, que desbloqueará los 350.000 metros cuadrados reservados para este fin. La previsión del Consistorio era aprobar el PGOM de forma definitiva en la primavera de 2026.

AMPLIACIÓN DEL PTS

Reivindicaciones empresariales

La ampliación del PTS es un objetivo estratégico para Granada, que requiere de la mayor celeridad y agilidad administrativa. Tanto la Junta de Andalucía como el Ayuntamiento de Ogíjares tienen que poner todas las facilidades para que, una vez aprobado el plan general, se apruebe el plan parcial que concretará la distribución de las parcelas y permitirá su urbanización.

Además, nos preocupa la pérdida de identidad y singularidad de la marca PTS vinculada a la Salud y a la investigación biosanitaria, tras la aprobación por parte de la Junta de Andalucía de su cambio de denominación a Granada TechPark, incluyéndolo en una nueva marca global andaluza que juega a favor de parques puramente tecnológicos como el de Málaga o Sevilla.

En definitiva, reclamamos a la Junta de Andalucía un plan de acción concreto que potencie el PTS de Granada y que explicita el compromiso cierto de la Junta de Andalucía con esta instalación granadina.

PUE-1

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

La falta de suelo industrial en la Costa Tropical exige el desarrollo del PUE-1, un proyecto estratégico que contempla el desarrollo del suelo industrial adyacente al puerto, que incorporará 500.000 metros cuadrados esenciales para configurar un gran polo industrial en Motril y evitar la fuga de empresas del litoral.

Situación actual

Después de años de bloqueo (el proyecto comenzó a tramitarse en 2008), en octubre de 2025 el pleno del Ayuntamiento de Motril aprobó el Plan Parcial SUS PUE-1, una buena noticia que se suma a la inversión de 500.000 euros comprometida por la Junta de Andalucía para poder comenzar con la urbanización de este sector.

Reivindicaciones empresariales

Una vez desbloqueado el Plan Parcial, es necesario que la Junta de Andalucía, propietaria mayoritaria de los terrenos, incluya partidas presupuestarias para la urbanización y la construcción del polígono, esencial en una comarca que carece de suelo industrial.

SIERRA NEVADA



ACCESOS SIERRA NEVADA

AMPLIACIÓN SUPERFICIE ESQUIABLE

SIERRA NEVADA

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

La saturación del tráfico en temporada alta en Sierra Nevada es un problema histórico que genera una negativa imagen de la estación y le resta competitividad.

Es necesario buscar alternativas viables para acceder a Sierra Nevada, que eliminen la aglomeración de vehículos en la A-395.

Además de mejorar la actual vía, afectada por deslizamientos de laderas, y solucionar los problemas de aparcamiento, el acceso a la estación mejoraría de forma sustancial con la puesta en funcionamiento durante todo el año de la carretera de Las Sabinas (A-4025).

Situación actual

La Junta de Andalucía licitó en junio de 2025 una inversión de 22,5 millones de euros para la mejora integral y paisajística de la carretera de la Sierra, que incluye la estabilización de taludes, el refuerzo del firme en 17 kilómetros y la construcción de aparcamientos disuasorios.

Durante la temporada de invierno, la carretera de Las Sabinas se cierra al tráfico por problemas de mantenimiento.

Actualmente existe un nuevo proyecto de teleférico, Sulayr 2025, que apuesta por unir la capital con Cenes de la Vega con una vía de Metro, la construcción de un teleférico desde Cenes de la Vega hasta Pradollano con tres paradas intermedias; y la restricción del tráfico privado.

Además, existen ideas más o menos avanzadas de acceso por otras zonas del macizo montañoso que merece la pena valorar.

SIERRA NEVADA

Reivindicaciones empresariales

Las actuaciones relativas a los accesos y la mejora del tráfico en la estación deben ser fruto del diálogo con los empresarios de Sierra Nevada, que abogan por la puesta en servicio todo el año de la A-4025, una herramienta clave para dar fluidez al tráfico de viajeros y esquiadores.

Además, reclamamos el análisis del proyecto para la ejecución de un nuevo tramo de la carretera A-395, entre el PK 15 y el PK 23 que descongestione la vía actualmente existente, mejorando el acceso, los tiempos de llegada y la sinuosidad de la actual vía.

En todo caso, creemos que el acceso a la estación debe analizarse desde una perspectiva muy amplia, considerando alternativas como los posibles accesos desde el Valle de Lecrín o el proyecto de teleférico, estudiándose en este caso la viabilidad de los nuevos proyectos planteados por la iniciativa privada. Además de aliviar al tráfico por los accesos actuales, una infraestructura de este calibre y otros accesos desde otras zonas, constituirían en sí mismas un atractivo turístico para la provincia y permitiría romper con la estacionalidad del turismo de nieve y montaña.

ESTUDIO SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LA SUPERFICIE ESQUIABLE DE SIERRA NEVADA

Organismo responsable: **Junta de Andalucía**

Necesidad y ventajas de ejecución

La estación de esquí de Sierra Nevada ocupa solo un 1,08% de la superficie del Parque Nacional, por lo que resulta necesario elaborar un estudio técnico sobre las posibles alternativas para la ampliación de la superficie esquiabile y su impacto económico, social y medioambiental.

La ampliación de la superficie esquiabile podría permitir el acceso a Sierra Nevada desde diferentes puntos de la provincia, además de ampliar la afluencia de deportistas y turistas.

Situación actual

Actualmente la estación de esquí se encuentra en una fase de estancamiento inevitable, debido a las limitaciones de afluencia y a la aglomeración durante los fines de semana y puentes.

Reivindicaciones empresariales

La reivindicación histórica de los empresarios granadinos de realizar un estudio serio y especializado que ponga sobre la mesa las opciones reales de ampliación de la estación de esquí nunca ha sido recogida por ninguno de los equipos de gobierno que han pasado por la Junta de Andalucía.

Ampliar la estación, siempre que sea posible desde el respeto al medio ambiente y al desarrollo sostenible, permitiría multiplicar el impacto socioeconómico de Sierra Nevada y del turismo de nieve.

MEJORA DEL LITORAL



ESPIGONES

AMARRES DEPORTIVOS

ESPIGONES

Organismo responsable: **Gobierno de España**

Necesidad y ventajas de ejecución

La conservación del litoral granadino pasa por la construcción de defensas físicas frente a los temporales, que permitan a las playas de la Costa Tropical salir del bucle destrucción/regeneración provisional, que exige una inversión improductiva recurrente y genera una imagen pésima.

La construcción de espigones es fundamental no solo para hacer de la Costa un destino competitivo, sino también para la protección medioambiental y de los ecosistemas marinos. Contar con defensas en las principales playas granadinas, además, permitiría impulsar el turismo no estacional.

Situación actual

El de 2025 fue el primer verano de Playa Granada (Motril) con espigón, aunque la infraestructura se encontraba al 98% en agosto, finalmente se dio por concluida en noviembre de 2025.

El próximo proyecto, según la previsión del Gobierno, es el espigón de La Rábita, para el que ya se ha definido la alternativa técnica más adecuada.

El resto de los proyectos continúa bloqueado en plena tramitación o paralizados: el espigón de La Charca (Salobreña) sigue en fase de supervisión técnica, al igual que el de la Punta del Rincón (Castell de Ferro). El de Castillo de Baños (Polopos) está paralizado por el hallazgo de praderas de posidonia; y el de El Pozuelo (Albuñol) se encuentra aún en fase de supervisión.

ESPIGONES

Reivindicaciones empresariales

El balance es desalentador. De los seis proyectos incluidos en la estrategia de defensa del litoral hace casi una década, solo uno ha sido desarrollado. Es necesario que el Gobierno dé un impulso definitivo a estas infraestructuras, respondiendo también a las reivindicaciones de los empresarios de la Costa para estudiar las necesidades de defensas de las playas de Almuñécar, La Herradura y Carchuna-Calahonda.

Para ello, reivindicamos a la Dirección General de Costas la puesta en marcha de un nuevo estudio actualizado del litoral granadino, que atienda a los cambios en las corrientes y las mareas que se ha producido en los últimos años, para comprobar si las defensas planificadas siguen siendo adecuadas y suficientes.

AMARRES DEPORTIVOS

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

Necesidad y ventajas de ejecución

Dotar a la provincia de Granada de las instalaciones náutico-deportivas necesarias para salir del vagón de cola nacional de esta infraestructura. Granada ocupa las últimas posiciones tanto en número de amarres por cada mil habitantes como por kilómetro de Costa.

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 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 sigue teniendo grandes necesidades de infraestructuras.

Situación actual

Actualmente la provincia cuenta con un total de 373 amarres deportivos, una cifra insignificante para una provincia con 71 km de litoral y que es totalmente insuficiente si se compara con los 7.296 amarres de la vecina Málaga y los 4.649 de Almería.

Hay tres proyectos de iniciativa privada que aspiran a mejorar las cifras de amarres del litoral granadino. Por un lado, Marina Motril, un proyecto de transformación del Puerto de Motril con una inversión de 40 millones de euros que prevé sumar 450 amarres y que está pendiente del visto bueno final del Gobierno, que tramita la evaluación ambiental por la vía simplificada. Por otro, está el puerto deportivo de Almuñécar, una iniciativa público-privada que tiene prevista la construcción de más de 500 amarres. Y, por último, la marina interior de Playa Granada, un proyecto que lleva dos décadas planificado y que, finalmente, se ha adaptado con una propuesta que incluye 400 amarres.

AMARRES DEPORTIVOS

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

Reivindicaciones empresariales

El apoyo de las administraciones públicas a estas tres iniciativas privadas, que supondrá un salto de cantidad y calidad para las infraestructuras portuarias deportivas de la provincia, debe traducirse en la no obstaculización burocrática de los proyectos. Se trata de proyectos tractores, que no solo generarán inversión y empleo, sino que aportarán a los municipios un nuevo atractivo turístico y, como tales, deben ser impulsados por la administración en la medida de sus posibilidades.

CUADRO RESUMEN

	INFRAESTRUCTURA	REIVINDICACIÓN EMPRESARIAL
1	Corredor Mediterráneo (tramo Almería-Granada)	Planificación Inmediata, incluyendo reducción del tiempo de viaje.
2	Línea Guadix-Baza-Lorca	Estudio viabilidad que tenga en cuenta datos claves rentabilidad.
		Reapertura.
		Inclusión de este ramal en la próxima planificación del Corredor Mediterráneo.
3	Variante de Loja y duplicación	Publicación de compromisos de plazos.
		Aceleración de las obras en ejecución.
4	Integración ferroviaria	Confirmación de presupuestos y plazos.
5	Línea ferroviaria directa Granada-Madrid	Estudio de viabilidad de una conexión directa con la capital vía Jaén.
6	Tren Granada-Motril	Planificación.
		Inclusión dentro de los planes de infraestructuras europeo y español.
7	Tren del litoral	Inclusión de la ampliación hasta la Costa Tropical en el estudio de viabilidad.
		Inclusión en el POTA y compromiso de ejecución.
8	Conexión AVE Aeropuerto Málaga	Estudio de la viabilidad.
9	Ampliación Metro	Agilización de la planificación de las nuevas ampliaciones. Participación del empresariado, especialmente en el diseño de las Cornisas Norte y Sur.
10	Cierre Anillo	Reactivación del proyecto.
		Agilidad en la tramitación.
11	VAUS	Ejecución urgente de la VAU-5.
		Planificación urgente de la VAU-7, VAU-9 y VAU-11.

CUADRO RESUMEN

	INFRAESTRUCTURA	REIVINDICACIÓN EMPRESARIAL
12	Autovía A-81 (Granada-Córdoba-Badajoz)	Desbloqueo administrativo del proyecto.
		Nuevo estudio medioambiental.
		Agilización de plazos.
13	Autovía Baza-Caravaca	Realización de un estudio de viabilidad.
14	Autovía del Almanzora	Ampliación de la autovía hasta Baza. Calendario de ejecución y puesta en marcha en el horizonte de 2030.
15	Conducciones Rules	Convenio de financiación para el desglosado 3.
		Definición del modelo de financiación para los desglosados 1 y 2. Compromiso de financiación gubernamental de los mismos. Compromiso Junta y Diputación.
16	Depuradoras	Ejecución de las obras en la legislatura autonómica 2026-2030.
17	Regadíos Baza	Ejecución de las obras recogidas en el acuerdo de marzo de 2026: aprobación del Plan General de Transformación de Regadíos, distribución de 18,5 hectómetros de aguas procedentes del Negratín, infraestructura hidráulica y sistema de abastecimiento energético mixto.
18	Presa de Velillos	Inclusión de la presa en la planificación del Plan Hidrológico Nacional 2025-2033.
		Construcción.
19	Sistemas terciarios para riego	Inclusión en la convocatoria de ayudas del Plan Parra. Plazos y ejecución de las obras.

CUADRO RESUMEN

	INFRAESTRUCTURA	REIVINDICACIÓN EMPRESARIAL
20	Infraestructuras eléctricas	Ejecución de Instalaciones previstas en las planificaciones 2021-2026 y 2026-2030.
		Incorporación de las instalaciones reclamadas por la Junta de Andalucía.
21	IFMIF-DONES	Implicación Junta en Industry Office.
		Presentación Plan Estratégico (Ministerio) / Plan director (Junta).
22	Ampliación PTS	Agilización ampliación.
		Plan de reactivación del Parque que potencie su peso en Andalucía a partir de su singularidad.
23	PUE-1	Dotación presupuestaria.
		Urbanización de los terrenos.
24	Accesos Sierra Nevada	Ejecución de las obras de acceso planificadas.
		Nuevo tramo A-395.
		Viabilidad del Teleférico y de otros accesos (Valle de Lecrín).
25	Ampliación superficie esquiable (estudio)	Realización por parte de la Junta de Andalucía de un Estudio de alto nivel.
26	Espigones	Estudio actualizado del litoral. Necesidad de planificación rigurosa, ordenada y seria para construir las defensas atendiendo a los cambios de las corrientes.
27	Amarres deportivos	No obstaculizar la iniciativa privada.

