

LOS APOYOS

Sandra García
Delegada del
Gobierno

«El Gobierno
está estudiando
y mirando con mucho
cariño el proyecto»



José García Fuentes
Pte. Puerto Motril

«Esta es una
oportunidad
histórica y
tenemos que luchar
unidos; es de justicia»



Marifrán Carazo
Consejera

«El Gobierno
debe impulsar
el proyecto
constructivo para poder
acceder a los fondos»



Luisa García
Alcaldesa Motril

«Toca mirar a
largo plazo y
materializar un
viejo sueño que es más
moderno que nunca»



Luis Salvador
Alcalde Granada

«Granada
ha sufrido
retrasos
históricos y esta vez no
puede perder el tren»



José Entrena

Pte. Diputación

«Sin fisuras y
sin dudas, es
un proyecto que
tiene que tener futuro
unido al corredor litoral»



Gerardo Cuerva
Pte. Cámara

«La Cámara ya
reclamaba
este tren hace
135 años, no podemos
seguir esperando»



Pilar Aranda
Rectora UGR

«Como gran
proyecto
transformador
encaja en los objetivos
de los fondos de la UE»



Ricardo Flores
CC OO

«Es una línea
totalmente
necesaria;
tenemos el único puerto
sin conexión ferroviaria»



Juan Fco. Martín
UGT

«Granada
necesita el
Corredor
Mediterráneo y el tren
a Motril para crecer»



El director de IDEAL, el presidente de la Autoridad Portuaria, la consejera de Fomento y la alcaldesa de Motril durante el foro. JAVIER MARTÍN

Unidos por el tren Granada-Motril

Un foro organizado por IDEAL evidencia el apoyo unánime de gobiernos, agentes económicos y sociales a la conexión ferroviaria que está impulsando el puerto

MERCEDES NAVARRETE

GRANADA. El tren para conectar Granada y el puerto de Motril es un eterno anhelo de la provincia, que se planteó por primera vez en el siglo XIX y que, durante demasiadas décadas, se ha ligado a la palabra utopía. Ahora la Autoridad Portuaria de Motril, con el respaldo de la Universidad de Granada, ha puesto sobre la mesa un riguroso estudio de viabilidad que viene a tumbar todas las excusas, como la complicada orografía, que durante años se han esgrimido para que la conexión no llegara ni a plantearse. No sólo es posible técnicamente sino que la inversión es imprescindible para el futuro de Granada. Este

es el mensaje que compartieron todas las administraciones, partidos políticos, agentes sociales y económicos de la provincia en el foro 'Comprometidos con el tren Granada-Motril', que organizó IDEAL y se emitió a través de la web del periódico.

La existencia de un estudio de viabilidad como primer paso del proyecto, la posibilidad de acceder a los fondos europeos de recuperación tras la crisis del covid y el apoyo sin precedentes que ha logrado movilizar el puerto son tres hitos que jamás se habían dado antes. Por ello, Granada no puede desaprovechar esta coyuntura que difícilmente se volverá a repetir para hacer realidad una infraestructura que su-

pondría un salto para el desarrollo de la provincia. En esta idea coincidieron el presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, José García Fuentes; la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del territorio del Gobierno andaluz, Marifrán Carazo y la alcaldesa de Motril, Luisa María García Chamorro, que intervinieron presencialmente, en el foro desde el edificio azul del Puerto, cumpliendo con todas las medidas de seguridad.

El director de IDEAL, Eduardo Peralta, que presentó el evento, fue dando paso telemáticamente al alcalde de Granada, Luis Salvador, al presidente de la Diputación provincial, José Entrena y la delegada del Gobierno en An-

dalucía, Sandra García Martín que ratificaron su compromiso sin fisuras con el tren, al igual que lo harían más tarde, a través de videos el presidente de la Cámara de Comercio de Granada, Gerardo Cuerva, la rectora de la UGR, Pilar Aranda, los representantes sindicales y otros agentes políticos, económicos y sociales.

Los antecedentes

El anfitrión del evento, el presidente de la Autoridad Portuaria de Motril, José García Fuentes realizó una exposición en la que puso de manifiesto la importancia de la conexión para la vertebración territorial, el desarrollo económico y la atracción de inversiones generadoras de riqueza y empleo. García Fuentes recordó los antecedentes de líneas ferroviarias entre la Costa y Dúrcal que desaparecieron en los sesenta por el auge del transporte por carretera. Justo el movimiento contrario que se impone ahora en el siglo XXI. «Esta necesidad no es nueva, se viene demandando desde hace 150 años y éste es el momento oportuno para materializarla ya que por sus caracte-

terísticas medioambientales el ferrocarril es el medio de transporte del siglo XXI», subrayó García Fuentes.

Las oportunidades económica que abriría la conexión de los dos polos de población más importantes de Granada, el impulso turístico de la línea o las características del proyecto que encajan como un guante en los requisitos y plazos de los fondos europeos de recuperación son de los argumentos que esgrimió García Fuentes. Pero sobre todos ellos, destacó uno que justifica por qué hay que invertir 2.500 millones de euros en un tren entre Granada y Motril: «Es una cuestión de justicia. Motril es el único puerto del sistema portuario español sin conexión ferroviaria con su capital».

El Gobierno

En representación del Gobierno de España intervino su delegada en Andalucía, la granadina Sandra García, que destacó la apuesta del Ejecutivo por las infraestructuras de la provincia y por las políticas para combatir el cambio climático, en las que se enmarca el tren. García aseguró que el Gobierno está estudiando ya «con cariño» el estudio de viabilidad que les remitió el Puerto y apoyó la futura conexión Granada-Motril como parte del eje del Corredor Mediterráneo que es la prioridad del Gobierno central, según explicó.

Un apoyo que, a juicio de la Junta de Andalucía, el Gobierno debe materializar con la licitación del estudio informativo del proyecto constructivo del tren Granada-Motril. Es lo que reclamó en el foro la titular de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio del Gobierno andaluz, Marifrán Carazo, que recordó que su consjería ya ha incluido el tren Granada-Motril entre los proyectos candidatos a optar a los fondos Next Generation.

«Necesitamos los proyectos constructivos, solo contando con ellos podemos optar a los fondos», advirtió Carazo, que explicó que la Junta ha licitado los proyectos que son de su competencia, como la ampliación del metro de Granada, para poder optar a estos fondos e instó al Gobierno a que haga lo mismo con el tramo del Corredor Mediterráneo entre Almería y Granada y el tren a Motril. «Tenemos la oportuni-

dad de poder dar luz a ese sueño de tantos años en la provincia», reiteró.

Por su parte, la alcaldesa de Motril, Luisa García Chamorro, realizó un discurso reivindicativo de las potencialidades de la Costa y del histórico «desdén» de las administraciones que ha lastreado su desarrollo. «El ferrocarril ha terminado por convertirse en el símbolo del peor mal endémico de esta ciudad», lamentó. Por eso aseguró que no se pueden volver a repetir errores. «Tenemos que iniciar la gran aventura del tren para cambiar el rumbo de nuestra historia», sentenció.

En la misma línea, el alcalde de Granada, Luis Salvador, recordó que Granada ha sufrido retrasos históricos en sus infraestructuras «y esta vez no queremos perder el tren». Salvador ratificó su apuesta por la línea de Motril junto a la conexión «preferente» con el Corredor Mediterráneo pero también con el Central.

«Unánime, sin fisuras y sin dudas» fue también el apoyo que brindó el presidente de la Diputación provincial, José Entrena, al tren Granada-Motril. «El tren es la gran apuesta en el transporte terrestre a nivel de la Unión Europea porque es la más sostenible», defendió. «El enlace Granada-Motril tiene que formar parte sin ninguna duda del Corredor Mediterráneo», insistió.

La UGR

El proyecto cuenta también con el respaldo de la Universidad de Granada. Su rectora, Pilar Aranda, se mostró optimista en tanto que los fondos europeos brindan una oportunidad «extraordinaria» para sacar adelante proyectos transformadores que contribuyan a un nuevo modelo económico y éste, sin duda, lo sería.

Por último, el presidente de la Cámara de Comercio de Granada, Gerardo Cuerva, echó mano del libro de la historia de la organización cameral para recordar todas las veces, desde 1886, que han reivindicado el tren. «Esta corporación no está dispuesta a que pasen otros 135 años para exigir la conexión ferroviaria Granada-Motril, necesaria para el progreso de esta tierra. Granada tiene que reclamarla con audacia, aunque la audacia hoy sea reclamar una infraestructura del Siglo XIX», concluyó.

Un manifiesto que suma firmas

La Autoridad Portuaria de Motril está promoviendo una firma colectiva al manifiesto de apoyo al tren que no para de sumar apoyos. El documento puede encontrarse en la página web www.apmo-tril.com/tren/, y durante el foro lo firmaron el presidente de

AECOST, Jerónimo Salcedo, el presidente provincial del PP, Francisco Rodríguez, los secretarios de CC OO y UGT, Ricardo Flores y Juan Francisco Martín, la presidenta de la Mancomunidad de la Costa, María José Sánchez, el parlamentario de Cs Raúl Fernández, el vicepresidente de la Cámara de Motril Julio Rodríguez y el concejal de Turismo de Granada, Manuel Olivares.



Una de las reproducciones del tren Granada-Motril que se contempla en el estudio de viabilidad. GIS4TECH

Un proyecto viable en lo técnico y en lo económico

Los decanos de los colegios de Arquitectos, Economistas y Caminos defienden la inversión de 2.500 millones por el retorno que conllevaría en sostenibilidad y desarrollo del territorio

M. N.

GRANADA. Los alrededor de 37 millones de euros que costaría de media cada uno de los 72 kilómetros del trazado entre Granada y Motril son el gran handicap del tren. A nadie se le escapa que es una infraestructura muy costosa pero tanto el retorno económico como inversión a largo plazo para el desarrollo de la provincia como el ahorro en costes ambientales hacen la inversión viable y necesaria. En ello coincidieron los decanos de los colegios profesionales de la provincia que respaldaron en bloque la infraestructura durante la mesa de expertos que cerraba ayer el foro 'Comprometidos con el tren Granada-Motril', organizado por IDEAL.

El profesor de la Escuela de Caminos Alejandro Grindlay, director del equipo redactor del estudio del tren Granada Motril, fue el encargado de presentar a grandes rasgos la línea de mixta de pasajeros y mercancías, con doble vía, de ancho internacional, compatible con la alta velocidad que cubriría un recorrido de 72 kilómetros en 35 minutos, a una velocidad de 118 kilómetros por hora. El estudio de viabilidad, elaborado por la spin off de la UGR GIS4 tech S.L, estima que la inversión de 2.500 millones de euros del proyecto está dentro de los estándares de este tipo de líneas con orografía dificultosa. «Existen líneas con parámetros similares como el enlace Orense-Pontevedra o la variante de Pajares», afirmó. Ade-

más aportó datos significativos como que el diferencial que supone que las mercancías futuras salgan por tren en lugar por carretera en el horizonte del año 2050 superarían con creces la inversión total necesita el proyecto. Esto es, «se amortizaría solo con los costes ambientales».

Para el decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Luis Moral, los argumentos ambientales, turísticos y el impacto económico para la provincia justifican la inversión. Es más, apostó por prolongar la línea para que llegara hasta el aeropuerto «para que en un futuro toda la provincia estuviera conectada por tierra, mar y aire de forma extraordinaria».

LOS EXPERTOS

Alejandro Grindlay

Dtor. del estudio

«Ya hay líneas en España que han tenido un coste medio similar»



Luis Moral

C. Ingenieros

«La conexión debería prolongarse hasta el aeropuerto»



José M. Escudero

C. Economistas

«El puerto tiene un cuello de botella en 20 años si no se hace el tren»



Luis A. Martínez

C. Arquitectos

«Si no queremos ser España vaciada hay que coger este tren»



«Espero que hagamos un frente común y consigamos conectar la Costa con Granada y con Europa. Granada se lo merece. Es una oportunidad única, no la desaprovechemos», concluyó.

«Catalizador»

También el decano del Colegio de Economistas, José María Escudero, abundó en que Granada necesita «proyectos catalizadores» y acabar con su déficit de infraestructuras. Escudero cuestionó la apuesta exclusiva que durante años han hecho los gobiernos por el AVE y no por el resto de infraestructuras ferroviarias y aplaudió el movimiento de la Autoridad Portuaria que ha generado una unión sin precedentes para sacar esta línea adelante. «El puerto es uno de los que más crecimiento relativo tiene de toda España. Si no se lleva a cabo este proyecto, en un plazo de 20 o 30 años no tendrá viabilidad, tendrá un cuello de botella. No podemos permitirnos prescindir del tren», subrayó. Sobre los altos costes, añadió que no se puede «medir una inversión que va a generar unos retornos dentro de 20 o 30 años con una perspectiva de hoy». «Todas sus ventajas crearán sinergias», incidió.

Por último, el decano del Colegio de Arquitectos de Granada, Luis Alberto Martínez Cañas, defendió que Motril tiene el potencial para ser el gran puerto de mercancías, por la gran bolsa de suelo industrial que tiene pendiente de desarrollo, frente a Málaga o Almería que están en pleno casco urbano. Asimismo incidió en la necesidad de «reparar la injusta situación de discriminación» de Motril con respecto al resto del sistema portuario y profundizó en las ventajas ambientales del proyecto. También apuntó a la necesidad de involucrar a Jaén, que saldría beneficiada, en la reivindicación y recordó que el actual trazado del Corredor Mediterráneo no contempla el litoral, por lo que esta línea es imprescindible para no generar un agujero en el mapa ferroviario y no desvertebrar el territorio. «Si no queremos formar parte de la España vaciada, no podemos dejar pasar este tren», sentenció.