

Los trabajadores afectados por una década de problemas circulatorios en el entorno de la Tecnópolis recrudecen sus protestas mientras las soluciones se enmarañan en la burocracia

l Parque Tecnológico es el mayor punto negro del tráfico en la capital. Trayectos que deberían poder hacerse en 22 mi-nutos en condiciones normales (según Google Maps) se pro-longan en las horas punta de entrada y salida durante al menos 50. En momentos de especial intensidad, días de lluvia o cuando ocurre un accidente, la caravana puede llegar a una hora y media, según denuncian los sufridos trabajadores de la tecnó-polis. Para colmo, aparcar es también

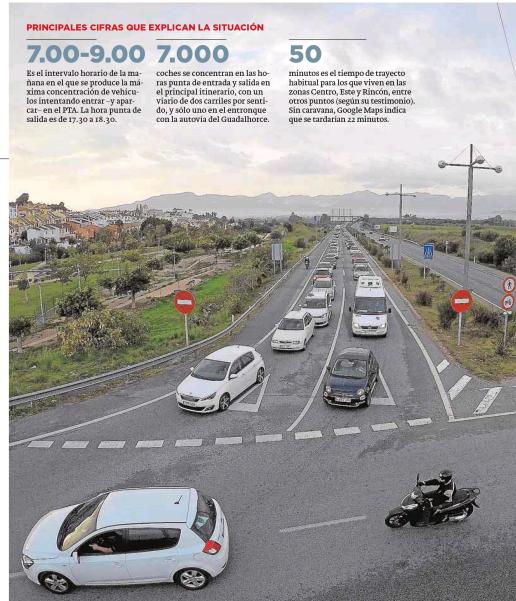


⊠ ilillo@diariosur.es

muy complicado, por la escasez de plazas. Todo esto ocurre desde hace aproximadamente una década, que es cuando tiene lugar el boom de empresas y plantillas en el recinto empresarial de Campanillas. Las administraciones implicadas

(Junta y Ayuntamiento); los gesto-res del PTA y las principales compa-ñías con sede allí están de acuerdo en que existe un problema que hay que solucionar con celeridad, máxime cuando la masa laboral no para de crecer (ya va por 19.000 personas) y existen planes avanzados para hacer una ampliación (que llegará has-ta las 50.000). El acuerdo no es tan unánime a la hora de valorar las vías para afrontarlo. Pero, sobre todo, lo que se ha convertido en el caballo de batalla de un movimiento es-pontáneo de afectados es que

1 de 3 19/11/2018 10:00



A corto plazo se va a ampliar la vía principal a tres carriles y a mejorar la glorieta; pero después habrá que construir un nuevo acceso directo y llevar el metro y el Cercanías

todavía no se haya tomado ninguna de las medidas acordadas, que siguen enmarañadas en la burocracia.

La situación empezó a complicarse a mediados de la pasada década, entre los años 2006 y 2007. Posteriormente, se produjo un punto de inflexión con la apertura de la Hiperronda, entre finales de 2010 y 2011. Hasta entonces las colas en la autovía del Guadalhorce eran interminables. A partir de aquel momento se notó una mejora notable del itinerario hasta la última milla, casi hasta las puertas del recinto. Pero es ahí donde no ha habido casi ningún avance.

habido casi ningún avance.
Para evaluar la situación actual no hay más que hablar con los trabajadores, entre los que el malestar y la sensación de abandono es unánime. «Empecé a trabajar allí en 2003 y la situación no ha hecho más que empeorar en estos 15 años; antes la retención era puntual, ahora diaria», denuncia Pedro Pascual, que trabaja en desarrollo de negocio en Oracle. Según relata, su mujery él tienen sus oficinas en el Parque y deben acceder obligatoriamente en coche porque viven en Rincón de la Victoria. «No hay solución para los que vivimos en el entorno metropolitano». En su empresa, al menos, tiene flexibilidad de entrada y suele llegar a las 9.30, cuando el tráfico ya está más fluido; pero ella tiene que hacerlo a las 9.00 (en OP Plus) y eso le obliga a darse un buen madrugón cada dia. «El problema de movilidad hace que algunas empresas no quieran instalarse en el PTA, y otras ya se han ido».

José Ignacio Jardí, ingeniero de Ca-

José Ignacio Jardi, ingeniero de Caminos y presidente del Hub de Innovación Ferroviaria, también lo sufre, a pesar de vivir más cerca, en Alhaurin de la Torre. «En las horas punta de entrada y salida siempre hay congestión, por la gran acumulación de trabajadores que entran y salen en la mismas franjas horarias. Sobre todo, es muy complicada la salida los viernes». En su caso, si no hay atasco tar-

daría 15 minutos, y con las retenciones supera la media hora para el mismo trayecto. «Es evidente que hay una saturación en las horas clave, sin duda alguna».

El testimonio más duro lo aporta otra empleada de OP Plus que prefiere no desvelar su identidad. Y tiene razones para ello, puesto que reconoce abiertamente que a veces se ve obligada a cometer infracciones de tráfico para no llegar tarde a la oficina. Vive en la zona del Limonar y sale cada mañana a las 7.10 para fichar a las 8.00 en punto. «¡Son 50 minutos!», exclama. Gracias a la Hiperronda la mayor parte del recorrido va bien, pero la caravana empieza ya en el entronque con la autovia del Guadalhorce (A-

357). «Los coches no andan y en muchas ocasiones tenemos que conducir por el arcén. Mucha gente lo hace, aunque todos sabemos que es ilegal, y si no llegamos tarde», admite. «Estoy preparada para la multa». Aunque suelen compartir el coche entre varios compañeros, asegura que las carreteras «no dan para más».

La reordenación de la rotonda de acceso al Parque, mediante semáforos, es una de las actuaciones que están previstas

«Se veía venir»

«La primera vez que hablé de los problemas de acceso fue entre los años 2006 y 2007. Lo veiamos venir y habia tiempo suficiente para solucionarlo, pero no se hizo», se lamenta Felipe Romera, director del PTA. Con la apertura de la segunda ronda mejoró mucho, pues hasta entonces haEl PTA ha pasado de 6.000 trabajadores a unos 19.000, con los mismos accesos

La ampliación del Parque sólo será posible tras una profunda planificación de la movilidad urbana bía una congestión diaria de media hora en la autovía del Guadalhorce. Con 19.000 trabajadores, gracias a los turnos en las empresas, entre las 7.00 y las 9.00 horas (que es la hora punta de la mañana) se calculan unos 7.00 coches, por lo que cualquier incidencia causa caravanas. Lejos de ser un caso aislado, con-

Lejos de ser un caso aislado, considera que la congestión viaria es un problema general en Málaga: «He llegado a perder el AVE porque tardé 50 minutos desde mi casa a la estación», asegura. En cambio, el directivo es optimista y cree que la situación ha mejorado (al menos, ha vuelto a ser la habitual) tras la crisis que se produjo en octubre pasado por el cambio de sentido que el Ayuntamiento hizo

2 de 3

amplía a 3 carriles Se amplia a 2 carriles la salida de la A-357

en la calle Cristobalina Fernández, en Campanillas, y que multiplicó las colas durante las tres semanas que es tuvo operativa. Ahora, se permite el paso sólo en las horas punta. Según sus cálculos, la demora media habi-tualmente es de unos diez minutos.

Aún así, Romera admite que la si-tuación dista de ser óptima. ¿Y qué soluciones hay? Básicamente, los tra-bajadores y los responsables de las instituciones están de acuerdo, pero el problema es que las medidas ya consensuadas no arrancan. A corto pla-zo, destacan dos actuaciones. La primera tiene a su vez varias vertientes y permitirá dotar de dos carriles al en-lace entre la autovía del Guadalhorlace entre la autovia del Guadalnor-ce (A-357) y la principal carretera de acceso al Parque (A-7056). Además, se aumentará esta última a tres vías (con una reservada para bus y vehículos de alta ocupación, VAO). «Es-tamos a la espera de la licitación de la Junta, nos dicen que el concurso está listo para salir». De esta forma, los au-tobuses –conectados con el metro en Teatinos – podrán llegar con más velocidad y se fomentará el transporte locidad y se fomentara el transporte público. La segunda es la interven-ción para regular el uso de la rotonda mediante semáforos. «Ambas quita-rán los problemas más importantes durante bastante tiempo»

Competencia de la Junta

El Ayuntamiento ha diseñado y pues to en práctica las principales medidas que se van a ejecutar a corto plazo. Elvira Maeso, concejala de Movilidad ElVira Maeso, concejala de Movilloda (también lo es del distrito Campani-llas) quiere aclarar en primer lugar que las vías de acceso, como son la A-7056 (que comunica con la autovía A-357); la A-7054 (avenida José Cal-derón) y la A-7076 (camino de Santa Inés) son de titularidad de la Junta, por lo que el Consistorio no tiene competencias. En cambio, asegura que es-tán colaborando permanentemente para buscar soluciones.

«Los accesos están muy satura-dos, cualquier lluvia o accidente provocan grandes retenciones, es ur-gente tomar medidas», apunta la edil, y recuerda que los accesos se plantearon para sólo 6.000 trabajadores. «La situación es muy compli-cada, no es ningún capricho», reitecada, no es ningun capricios», fette-ro, al tiempo que advierte de que muchos de esos coches están cru-zando un barrio, por lo que pide res-peto para los vecinos, «que se ven beneficiados por la cercanía al PTA, pero también perjudicados por los problemas de movilidad».

El Ayuntamiento ha hecho numerosos estudios, tales como las experiencias piloto para demostrar la ne-cesidad del carril Bus-VAO y de la me-

Las primeras mejoras para el tráfico arrancarán el mes que viene

La Junta se marca como objetivo licitar antes de final de año el tercer carril, mientras que el proyecto para instalar semáforos en la rotonda también está preparado

:: I. LILLO

MÁLAGA. El cierre del año va a ser trascendental para el futuro de los accesos viarios al Parque Tecnológico. La Consejería de Fomento logico. La Consejeria de Fomento de la Junta se ha marcado como objetivo licitar antes de que llegue 2019 el proyecto al que se ha comprometido, y que será la primera actuación permanente para paliar la congestión en las horas punta.

El proyecto está en fase de con-tratación, justo en el trámite previo a la apertura del concurso pú-blico, y para ello Intervención tiene que autorizarlo, según explicaron fuentes autonómicas. El pro-yecto técnico está resuelto, y también la financiación, con un coste de casi 3,16 millones de euros, de los que una parte llegarán de los fondos Feder de la UE. «Estamos en un trámite burocrático interno, pero el horizonte de antes de fin de año es casi seguro; esta es la última casilla antes de la licitación», reiteran desde la Junta.

¿En qué consiste? Una vez que se adjudiquen los trabajos, será necesario un plazo de unos 14 meses para que la solución esté plenamente operativa. La ac-tuación es triple: de una parte, se prolongará y aumentará con un ca-rril más la salida de la autovía del Guadalhorce (A-357) hacia el PTA, para crear un vial reservado para bus-VAO (vehículos con varios ocu-pantes). Además, se extenderán los

carriles de aceleración y desaceleración de la autovía (uno en 900 metros y el otro en 720), para mejorar las condiciones de seguridad vial y generar más espacio para que la cola de coches no invada esta carretera. Por último, se creará un ca-ril más en cada sentido en la A-7056 (la recta que entra en el Parque), y que estará reservado al transporte público y coches con alta ocupa-ción. Las obras se harán sin necesidad de expropiaciones, mediante el empleo de las zonas de dominio

el empieo de las zonas de dominio público de ambas vías, por lo que serán más rápidas y a menor coste. Por su parte, el Ayuntamiento también tiene listo el proyecto y el pliego del concurso para la reforma de la glorieta Plácido Fernández Via-gas (la de la entrada principal), en la que se instalarán semáforos; así como la reordenación de los accesos a la misma y del viario interior de la Tecnópolis.

jora del acceso desde la A-7056 a la autovía A-357. A ello, añade el del segundo acceso por el Este (enviado en agosto a la Consejería de Fomento), desde la Hiperronda, por la colonia Santa Inés y Ortega y Gasset, con un nuevo puente para salvar el río Cam-panillas. A su vez, la EMT ha reforza-

do la línea Express. En próximas fechas, además de las obras para aumentar la capacidad via-ria, se va a acometer la mejora de la glorieta Plácido Fernández Viagas y las calles interiores del Parque, don-de Movilidad ya ha redactado el pliego del concurso y se licitará en breve. Esta se va a gestionar mediante semáforos, ya que se ha desechado el soterramiento del tráfico que se contempló en su momento. El equipo de gobierno municipal se ha ofrecido a pagar la mitad de las obras (descon-tada la ayuda de la UE).

Planificar la movilidad

Como conclusión, Elvira Maeso de-fiende el aumento de las opciones de transporte público, pero también la creación de nuevas carreteras. «Es ne-cesario un equilibrio de sistemas, planificar cómo van a llegar esas perso-nas y darles posibilidades de hacerlo en un tiempo asumible», explica la responsable de Movilidad. A su juicio, aunque son necesarias alternativas de transporte, advierte de que «no todo el mundo irá en metro o en los autobuses, pues muchos trabajadores provienen de municipios como Rincón de la Victoria y de los barrios del Este». Por ello, aboga por planifi-car, máxime cuando se ha proyectado una ampliación. Antes de que el PTA se pueda enfrentar a un horizonte de 50.000 empleados, la edil abo-ga por construir un segundo acceso por el este, que integre la prolonga-ción del metro en superficie (para el que Fomento está estudiando de nuevo la demanda potencial); y un carril Bus-Vao hasta Campanillas.

Al menos, tan pronto como se ter-mine el tercer carril se podrá activar la solución –ya pactada– del 'metro-bus'. El gerente de la EMT, Miguel Ruiz, pone de relieve que en la recien-te Semana de la Movilidad, sin con-

Los afectados por las colas entran en campaña con una protesta el día 28

La indignación desencadenada a raíz del corte del acceso al recinto empresarial por la calle Cris-tobalina Fernández, en Campa nillas (después revertido por el Ayuntamiento, que ahora lo per-mite sólo en la hora punta) generó un movimiento crítico espon-táneo de trabajadores. Es muy activo en las redes sociales, con perfiles tales como 'PTAcabreado' y los de muchos afectados, que tuitean a diario fotos y comentarios cuando se ven atrapados en las colas, con etiquetas

('hashtag') como #CaravanaPTA. Algunos trabajadores dieron un paso más la semana pasada v convocaron por primera vez una protesta física, que tendrá lugar el miércoles, 28 de noviembre, y que por tanto irrumpe de lleno en la campaña de las elecciones a la Junta. El llamamiento es a secundar, a las 12.00 del mediodía, un parón de diez minutos en la puerta de las empresas, para mostrar el malestar de la comunidad. La acción se está difundiendo sobre todo a través de la red Twitter, bajo la referencia #ParónPTA.

tar todavía con esta plataforma reservada, el sistema intermodal transportó a mil viajeros cada día. Cuando esté plenamente operativo podrá llevar a un millón al año, según sus estima-ciones. «No es ninguna locura, los usuarios nos están llamando para que lo pongamos cuanto antes». La EMT está en conversaciones con la concesionaria Metro de Málaga y el Con-sorcio de Transportes para abordar las subvenciones, de manera que los tra-bajadores no tengan que pagar doble; y se pretende implicar en la solución a las empresas del PTA. Los trabajadores afectados tam-

bién aportan sus ideas para paliar la situación de forma urgente. Pedro Pascual, de Oracle, invita a las com-pañías con sede en este espacio a ofrecer más flexibilidad horaria y opciones de teletrabajo, al menos algunos días a la semana. «Son par-te de la solución, hay que evitar el presencialismo absurdo». Además, cree que el Ayuntamiento podría aportar policías locales que ayuden a agilizar la entrada y la salida en horas punta, y crear vías reversibles. Poner conos para habilitar un tercer carril provisional, y regular la rotonda con medidas provisionales son otras de las propuestas que ayuda-rían a agilizar la entrada y la salida, a juicio de los conductores.

Por último, es necesario construir un ramal del tren de Cercanías, especialmente para los usuarios que viven en la Costa del Sol. Esta opción es la que se ve más lejana, ya que los intentos de avanzar en este camino por parte del alcalde, Fran-cisco de la Torre, y de Felipe Rome-ra han sido infructuosos. El Ministerio de Fomento lo ha rechazado hasta ahora por la misma razón que la Junta alega sobre el metro, y es que iría vacío la mayor parte del día.

3 de 3 19/11/2018 10:00