El PTA urge a las administraciones una solución a los atascos diarios en sus accesos

FRANCISCO JIMÉNEZ
pjimenez@diariosur.es

Promueven un encuentro con Ayuntamiento, Junta y Gobierno para reclamar la llegada del Cercanías, una conexión directa con la hiperronda, un refuerzo de la EMT y un carril bici

MÁLAGA. La entrada en servicio de la hiperronda supuso un ligero alivio, pero los atascos en los accesos al Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) siguen siendo el pan nuestro de cada día para sus cerca de 15.000 trabajadores. Tres son los momentos críticos, coincidentes con las horas punta (de 8 a 9, de 14 a 16, y de 18 a 19 horas), que se traducen en que los empleados pierden cada día una hora entre ir y volver del trabajo. Ante este lastre endémico, los responsables de la tecnópolis reclaman de una vez por todas la implicación de las administraciones públicas para buscar una solución de presente pero sobre todo de futuro, ya que la previsión es que el recinto seguirá creciendo hasta dar cabida a 50.000 trabajadores dentro de dos décadas.

En un informe elaborado por el propio director, Felipe Romera, del que se ha dado traslado a los integrantes de la Mesa de Movilidad (empresas, trabajadores, grupos municipales del Ayuntamiento y la EMT), no solo se hace un claro diagnóstico del problema, sino que también se aportan soluciones. Medidas a corto plazo, como el aumento del número de autobuses de la EMT desde otros puntos de Málaga más allá del Centro (ahora solo están las líneas 25 y 19, que necesitan casi tres cuartos de hora para recorrer todas sus paradas desde el Paseo del Parque) o la creación de una parada de taxis; a medio plazo, la conexión del carril bici que recorre todo el recinto con la red municipal que, a falta de la ampliación que proyectan Junta y Ayuntamiento, muere en el campus de Teatinos. Y, sobre todo, en un horizonte más lejano, apostar por la implantación de un transporte público de masas con la construcción de un ramal del tren de Cercanías o la extensión de la línea 1 del metro, además de la creación de un enlace directo con la segunda ronda de circunvalación que evite el embudo que se produce cada día en la rotonda de acceso principal que colapsa tanto la autovía como la carretera de Campanillas.

El embudo de tráfico hace perder cada día una hora a los 15.000 trabajadores de la tecnópolis

«No pretendemos que lo hagan todo de golpe, pero sí que tomen conciencia de un problema que tenemos ahora y que se agravará en el futuro para intentar lograr un consenso, aunque sea de mínimos, sobre las actuaciones a ejecutar cuando sea factible técnica y económicamente», afirma el director del PTA, Felipe Romera, quien está promoviendo un encuentro con Ayuntamiento, Junta y Gobierno central a la que también asistirían representantes de los vecinos de Campanillas, los otros grandes damnificados por las retenciones en los accesos a la tecnópolis.

El problema por carretera radica en que, pese a los diez puntos de entrada y salida que tiene el parque, todos acaban desembocando en la rotonda principal o en la travesía de Campanillas. De ahí que para acabar con ese colapso se plantee la construcción de un vial que, partiendo desde la avenida de dos carriles por sentido creada durante la ampliación del recinto en la zona norte, comunique directamente con la hiperronda, bien a través del ramal situado junto al cementerio sin tener que atravesar Campanillas, bien al de Puerto de la Torre. «Sería una alternativa ideal», precisa Romera, sobre todo a la espera de que algún día fructifique la llegada del Cercanías.

Cada día acceden al PTA más de ocho mil coches. :: ÑITO SALAS

El metro, descartado

Con la prolongación del metro descartada por la Junta a corto y medio plazo por su incapacidad para soportar incluso la demanda actual (los convoyes tienen 221 plazas, ampliables en doble composición hasta las 442 que quedarían colmadas por los usuarios de la universidad y la Ciudad de la Justicia), el Ministerio de Fomento sí que tiene en su agenda que sean los trenes del Cercanías los que pongan fin a este embudo de tráfico, aunque de momento sin concretar plazos ni mucho menos dotarlo presupuestariamente, salvo el inicio de un estudio en las cuentas de 2015. El proyecto contempla la creación de un desvío de la línea C-2 (Málaga-Álora) a la altura de Campanillas que permitiría conectar el Centro con el PTA en apena 15 minutos, con el plus añadido de que podría desplazar a 1.400 personas en cada viaje

De momento no hay fecha para la celebración de esa reunión con las administraciones, aunque Romera asegura que «será pronto» al estar pendiente de encaje en la agenda de todos los actores implicados. Lo que sí que ha conseguido es que su radiografía de la movilidad en el PTA sea analizada en la reunión de mañana del Consejo Social de la Ciudad de Málaga, un órgano de participación del Ayuntamiento en el que están representados los agentes económicos, sociales, profesionales y vecinales de la capital, incluido el propio director del complejo tecnológico.

LA MOVILIDAD EN EL PTA

▶ **Vehículo privado.** Cada día acceden al recinto más de ocho mil coches, la mayoría de los cuales coinciden en las horas punta. El PTA tiene diez puntos de entrada y salida de vehículos, pero todos coinciden en dos puntos que acaban convertidos en embudos: la rotonda de la entrada principal y la carretera de Campanillas. De momento, ningún autobús llega a la zona de ampliación.

▶ **Aparcamientos.** Hay 9.673 plazas de estacionamiento, aunque solo 1.385 son gratuitas que, por regla general, suelen estar ocupadas a las 7.30 horas.

▶ **Transporte público.** La única opción es la EMT, con la línea 25 (Paseo del Parque-Campanillas, por la autovía) y más recientemente, la 19 (Paseo del Parque-Campanillas-Maqueda por la avenida Ortega y Gasset). La frecuencia aproximada es de 10 minutos en horas punta, pero tarda entre 35 y 45 minutos en cubrir el trayecto.

▶ **Bicicleta.** Existe un carril bici de 10 kilómetros que recorre todo el recinto, pero no hay conexión con la ciudad. Ayuntamiento y Junta pretenden ampliar el del campus de Teatinos hasta el PTA en el marco del Plan Andaluz de la Bicicleta.

El Ayuntamiento analiza una propuesta para que calle Victoria sea de sentido único

:: F. JIMÉNEZ

MÁLAGA. Limitar el tráfico rodado en la calle Victoria a un único carril de circulación sentido Centro; aprovechar el espacio ganado para ampliar las aceras y crear un carril bici; y que el flujo de vehículos hacia el norte sean absorbidos por viales próximos como los de Lagunillas, Cruz Verde y Altozano. Esa es una de las propuestas que el ingeniero técnico industrial y académico de San Telmo y de la Malagueña de Ciencias, Manuel Olmedo Checa, ha puesto sobre la mesa para mejorar el entorno y que será analizada mañana en la reunión del Consejo Social de Málaga, órgano de participación del Ayuntamiento integrado por empresarios, sindicatos, colegios profesionales y asociaciones vecinales.

Pero no será la única sugerencia a estudiar de este profesional, ya jubilado, que desempeñó su vida laboral en la Gerencia Municipal de Urbanismo. En la misma línea, también plantea eliminar uno de los dos carriles del túnel de la Alcazaba sentido plaza de la Merced para ampliar la acera y habilitar un carril bici. Además, propone la creación de ventanales acristalados sobre un murete de ladrillo y su cierre hasta la bóveda del túnel para minimizar el ruido.

Por último, Olmedo Checa también sugiere al Ayuntamiento que retome la idea del funicular hacia Gibralfaro, un proyecto estrella del alcalde que sigue en el cajón debido al nulo entusiasmo que este telecabina soterrado que uniría la plaza de la Merced (a través de Mundo Nuevo) con el castillo ha despertado entre la iniciativa privada, ya que requiere una inversión de 20 millones. A su juicio, el presupuesto podría reducirse en un 30% dado que el trazado, de apenas 400 metros, es recto y de pendiente uniforme.

press reader Printed and distributed by PressReader PressReader.com + +1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW