



El acceso al Parque Tecnológico se colapsa cada mañana en las horas punta desde la salida de la autovía del Guadalhorce. :: ANTONIO SALAS

Fomento incluye en su agenda llevar el Cercanías al PTA, pero sin concretar plazos

FRANCISCO JIMÉNEZ

✉ fjimenez@diariosur.es



El Gobierno contempla la creación de un ramal de la línea C-2 desde Campanillas para acabar con los atascos diarios en la tecnópolis

MÁLAGA. Más de ocho mil conductores dirigiéndose a un determinado lugar por la misma carretera, a través del único acceso existente y en un intervalo de una hora. Esa es la odisea que, entre las ocho y las nueve de la mañana, tienen que soportar cada día los 14.600 trabajadores del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) que, a fuerza de acelerones y frenazos y con una línea de la EMT como única alternativa, han acabado interiorizando como una rutina más de su jornada laboral la pérdida de una hora diaria por culpa de los atascos a la entrada y salida de la tecnópolis. Un mal endémico que, lejos de atenuarse, amenaza con agravarse en los próximos años a medida que la ampliación del recinto (las obras están prácticamente finalizadas) empiece a dar sus frutos y se vayan cumpliendo las previsiones que apuntan a un crecimiento progresi-

vo del personal hasta alcanzar los 50.000 empleados en dos décadas. Con semejante panorama, y con la prolongación del metro descartada a día de hoy por su incapacidad para soportar incluso la demanda actual (los convoyes tendrán 400 plazas que quedarían colmadas por los usuarios de la Universidad y la Ciudad de la Justicia), el Ministerio de Fomento ha cogido definitivamente el guante que desde hace años vienen lanzando dirigentes, empresarios y trabajadores del complejo para que sean los trenes del Cercanías los que pongan fin a este embudo de tráfico.

Lo que ahora no es más que una declaración de intenciones que la propia ministra Ana Pastor trasladó el mes pasado a los agentes económicos y sociales de la provincia se pondrá negro sobre blanco en julio, fecha en la que el Gobierno tiene previsto aprobar el nuevo Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (Pitvi), que tendrá como horizonte temporal el año 2024 y en el que se incluirá la creación de un desvío de la línea C-2 (Málaga-Álora) que permitiría conectar el Centro con el PTA en unos 15 minutos, con la ventaja añadida de que los trenes podrían desplazar a 1.400 personas en cada viaje.

El compromiso está ahí, aunque de momento no hay ni dinero reservado ni plazos marcados para su ejecución más allá de la vigencia del documento que recogerá las prioridades de los próximos 12 años en materia de comunicaciones. De hecho, en los Presupuestos Generales del Estado de este ejercicio no se ha

EL TRÁFICO 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 (entre las ocho y las nueve de la mañana, y sobre las dos de la tarde).

► **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 línea 25 de la EMT (Paseo del Parque-Campanillas-Maqueda), con ocho paradas en el recinto y con una frecuencia aproximada de ocho minutos de 7.15 a 8.45 horas, y de veinte minutos para el resto del día.

El proyecto estará en el Plan de Infraestructuras 2012-2024 que el Consejo de Ministros aprobará en julio

Obras alternativas para intentar aliviar el tráfico

A la espera de la llegada del Cercanías, el Plan de Transporte del PTA propone varias acciones para descongestionar el tráfico, como la apertura de un nuevo acceso desde la zona ampliada que conecte con la hiperronda y la creación de un enlace a distinto nivel en la conflictiva glorieta de la entrada actual en la que confluyen la salida de la autovía con la carretera de Campanillas. Al margen de ello, la falta de soluciones al problema de movilidad se debe a la escasa rentabilidad del transporte público ya que, pese a la gran afluencia de personas que se registra en las horas punta, la demanda es prácticamente nula durante el resto de la jornada. Esa fue la causa que motivó la supresión de la línea 25 Express impulsada por la EMT en abril de 2009 y que apenas estuvo un año y medio operativa al no alcanzarse el mínimo necesario de viajeros para garantizar su viabilidad.

previsto partida alguna para tal fin, en los que para el Cercanías de Málaga únicamente figura la redacción del proyecto constructivo para la renovación de la vía y actuaciones complementarias en el tramo Campamento Benítez-Fuengirola. No obstante, cabe la posibilidad de que

el reparto actual de fondos en la red estatal pueda sufrir variaciones en función del citado Plan de Infraestructuras.

Estudios previos

En cualquier caso, para acometer esta actuación se tomará como base el estudio impulsado en la última etapa del mandato socialista, en el que se planteó la construcción de un ramal de unos dos kilómetros de longitud que partiría desde la estación de Campanillas con un coste aproximado de 15 millones de euros, según las primeras estimaciones. Desde el punto de vista técnico, esta obra no tendría grandes dificultades, reducidas básicamente a la creación de un paso elevado o subterráneo para salvar las vías del AVE y a un túnel de unos 500 metros para entrar en el parque.

La que sí que parece desestimada es la otra variante barajada entonces, mucho más costosa pero también más rentable por los potenciales usuarios, ya que consistiría en ejecutar un enlace desde la línea C-1 (Málaga-Fuengirola) en el entorno del aeropuerto y que antes de desembocar en el PTA pasaría por Alhaurín de la Torre, de forma que esta localidad de 36.700 habitantes tendría conexión directa con la capital y la Costa occidental. Más ambicioso aún es la propuesta que el PSOE ha presentado en el Congreso con un trazado circular de los servicios de cercanías que una el área metropolitana con paradas en el recinto tecnológico, el aeródromo y en municipios como Alhaurín de la Torre, Coín, Cártama y Alhaurín el Grande.