

# Fomento recurre a una solución de urgencia para abrir el acceso sur al Aeropuerto este verano

El vial, que está casi terminado, se pondrá en servicio a mediados de este mes tras dos años bloqueado por la falta de un pequeño puente



IGNACIO LILLO

✉ lillo@diariosur.es

**MÁLAGA.** El acceso sur al Aeropuerto de Málaga es un vial casi recto, que permite entrar o salir a este recinto directamente desde la Ronda Oeste, a la altura de Guadalmar. Está casi terminado (por encima del 90% de ejecución) únicamente a falta de un pequeño viaducto sobre las vías del tren, en el extremo norte. Su ejecución ha estado bloqueada durante más de dos años por la negociación abierta sobre el espacio que habría de dejar en esta zona, ante una eventual llegada del AVE hasta el aeródromo.

Pero el grueso del trazado está listo para circular; y no solo eso, sino que además es viable hacerlo desde ya, puesto que el puente que falta se diseñó únicamente para facilitar los movimientos de salida desde el aeródromo en sentido Sur. De ahí que el Ministerio de Fomento haya decidido poner la carretera en servicio de forma inminente —previsiblemente se abrirá a mediados de este mes— con lo que se facilitarán los movimientos de los viajeros durante la temporada alta de verano.

## Semáforo

Para ello, es necesario únicamente instalar un semáforo, que irá ubicado en el extremo Norte, a la altura de la rampa que da acceso a la terminal y la estación de Cercanías. Esta señal será la que permita regular la circulación de los coches hacia o desde este recinto, según explicaron a SUR fuentes de este departamento.

Paralelamente, está previsto que a lo largo de este mes arranquen también las obras de la última estructura que queda pendiente, con el objetivo de finalizarla antes de que concluya el año, cuan-

do la vía entrará en servicio con todas sus posibilidades.

La decisión se produce, según pudo saber este periódico, tras una petición expresa por parte de ayuntamientos y empresarios de la Costa del Sol. Durante una reciente visita a Marbella, esto le trasladaron a la titular de la cartera de Infraestructuras, Ana Pastor, la posibilidad de que su departamento buscara una fórmula para la apertura parcial, con el objetivo de beneficiar a los turistas que acudirán en los próximos meses a la Costa del Sol. En cambio, tal y como publicó SUR (12/04/2012) ya en abril del año pasado se puso sobre la mesa esta posibilidad, aunque entonces no llegó a concretarse la solución que ahora sí parece factible.

El conflicto de competencias entre los responsables de la Dirección General de Carreteras y del Admi-

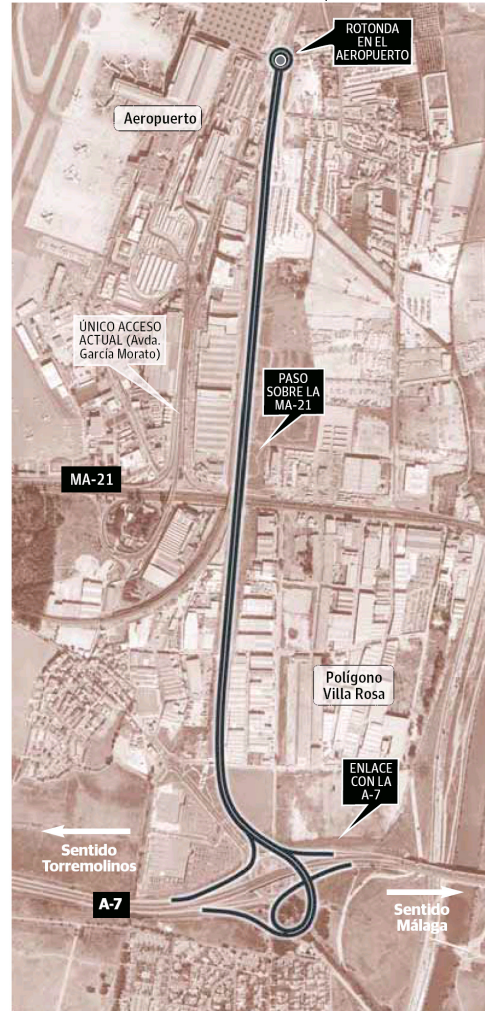
nistrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) se remonta, al menos, a principios de 2011, durante la última etapa del anterior Gobierno socialista —que proyectó y acometió casi todo el trazado— a costa de una franja de terreno afectado por el futuro corredor para llevar el AVE hasta las instalaciones aeroportuarias. De hecho, durante las obras de la estación de Cercanías de la T-3 se hizo un cajón paralelo al andén, en previsión de este futuro. Esta cuestión ya está solventada, a pesar de lo cual ha sido necesario hacer un nuevo proyecto y un modificado presupuestario para construir este último viaducto sobre las vías del Cercanías.

## Dos carriles por sentido

La carretera tiene una extensión total de 1,94 kilómetros y dos carriles por cada sentido. La ha ejecutado la constructora FCC, con un coste de unos 40 millones de euros. Arrancó a mediados de 2007, con un plazo de 28 meses. A pesar de lo cual ya se han cumplido más de cinco años y todavía no se ha podido estrenar. Pero no todo el retraso es culpa de la convivencia con las futuras líneas del ferrocarril: en el extremo contrario, el grueso de la calzada discurre elevada sobre pilas por el polígono industrial Villa Rosa. Inicialmente iba en superficie, y la modificación del proyecto, por dificultades de terreno, motivó un primer retraso.

Como estructuras características, además de esta cuenta con un potente enlace de tipo trompeta sobre la Ronda Oeste, con cuatro ramales, para facilitar todos los movimientos posibles hacia o desde la capital y la Costa del Sol hasta el aeropuerto, y viceversa. Su objetivo principal es descargar la actual entrada (la única existente, de hecho) desde la carretera MA-21 (Azucarera) y la avenida Comandante García Morato, especialmente durante la temporada alta estival.

## Trazado del acceso sur al Aeropuerto



El viaducto que falta por acabar, cerca de la terminal T-3.

## La entrada norte desde la segunda ronda se queda a la espera de que mejore la economía

### I. LILLO

**MÁLAGA.** Si circulan por la segunda ronda de circunvalación de la capital observarán que en varios carteles aparece una señal —tapada— que alude a la posibilidad de acceder hasta el aeródromo por esta otra ruta. Es el proyecto que se denominó en su día el acceso norte,

una carretera de 1,6 kilómetros que partirá desde la misma rotonda que conduce hacia Alhaurín de la Torre, y que se ha quedado aparcado, a la espera de que mejore la situación presupuestaria del Ministerio de Fomento.

De hecho, casi todo el trabajo burocrático está hecho, incluso la re-

dacción del proyecto y la declaración de impacto ambiental positiva, que se avanzó durante la anterior etapa de Gobierno socialista. Su diseño prevé dos calzadas por sentido y la conexión con otro eje que también está parado y sin previsión de que se llegue a hacer, como es el vial distribuidor del Gua-

dalhorce, que corresponde a la Junta de Andalucía, y que se llegó incluso a licitar.

El gran problema para acometer esta calzada no es la obra en sí, donde no aparecen estructuras de gran complejidad técnica (como si ocurría con el acceso sur) sino en el elevado coste de las expropiaciones: se precisa la enajenación de parte de 47 fincas, que suman más de 93.000 metros cuadrados. Como singularidades medioambientales, será necesario el encauzamiento del arroyo Bienquerido, uno de los afluentes del Guadalhorce que re-

coge más agua cuando se producen lluvias torrenciales, y que tiende a desbordarse.

En cambio, cuando finalmente se lleve a cabo, las obras partirán con la ventaja de que las conexiones con ambos extremos ya están realizadas: por el extremo norte, con la rotonda de unión de la hiperronda y la carretera autonómica A-7052; y por la parte más pegada a las terminales, concluirá precisamente en la glorieta del acceso sur, que se pondrá en servicio, previsiblemente, a mediados de este mes.