

# Bendodo cree que "debería haberse antepuesto el Guadalmedina al Metro"

● Considera que "una ciudad que aspira a ser la tercera de España no puede tener el río como lo tiene"

EP MÁLAGA

El presidente de la Diputación de Málaga, Elías Bendodo, ha situado la integración urbana del cauce del río Guadalmedina como "el gran reto" de la ciudad para este mandato. Por ello, ha instado a todas las administraciones implicadas a alcanzar "un gran pacto", liderado por el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre.

El también concejal en el Ayuntamiento de Málaga y presidente provincial del PP ha criticado "la dejadez de todas las administraciones" en lo referido a la integración urbana del Guadalmedina; de hecho, se ha convertido en el eterno proyecto pendiente de la ciudad.

Y es que, después de más de tres años desde que se fallara el concurso de ideas convocado para definir el futuro del río, sigue sin contar con un proyecto concreto ni tampoco con el plan especial contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).

Por ello, Bendodo ha insistido, en una entrevista concedida a Europa Press, en que la solución al cauce del Guadalmedina "debe ser el gran proyecto de la ciudad en este mandato", de modo que "se le dé el impulso definitivo a su integración urbana, sea cual sea".

Confió, de hecho, en que en este mandato se produzca no sólo la concreción de la solución a desarrollar en el cauce del río, sino también el inicio de los trabajos. "Hay margen suficiente para ello", ha apostillado, aunque ha reconocido



El cauce del Guadalmedina repleto de vegetación.

que se trata de una actuación ambiciosa que depende de la disponibilidad presupuestaria de las distintas administraciones. En este punto, Bendodo ha afirmado que la Junta de Andalucía, que, como Administración competente en materia hidráulica, es la que tiene la última palabra, debe entender esta integración como "el proyecto prioritario" de Málaga, al tiempo que ha dicho a De la Torre que "debe liderar esta actuación porque los alcaldes son los que lideran los proyectos en las ciudades".

Para Bendodo, "una ciudad que aspira a ser la tercera capital de España no puede tener el río como lo tiene". Más aún, ha

**Elías Bendodo**  
Presidente del PP

*De la Torre debe liderar esta actuación porque los alcaldes son los que lideran los proyectos"*

opinado que "debería de haberse antepuesto el proyecto del Guadalmedina al del Metro".

"El proyecto del Guadalmedina era más importante para la ciudad que el Metro", ha asegurado el presidente de la Diputación de Málaga, aunque ha precisado, al respecto, que no critica el ferrocarril urbano; de hecho, lo ha considerado "muy importante" para la movilidad de la capital y para su desarrollo sostenible.

En cuanto al futuro del cauce del Guadalmedina, hasta ahora sólo la Fundación Ciedes ha impulsado estudios previos, e, incluso, un borrador de protocolo de intenciones para que las cinco administraciones con competencias en el río -Junta, Ayuntamiento, Gobierno, Diputación y Autoridad Portuaria- definieran un proyecto concreto.

## Apela al consenso en el tramo al Civil

En referencia al Metro, sobre todo al trazado en superficie hacia el Hospital Civil, que cuenta con el rechazo de vecinos y comerciantes del distrito Bailén-Miraflores, Bendodo ha indicado que "sin el consenso vecinal no se puede hacer nada". "Un metro en contra de la voluntad de los vecinos no se puede hacer", ha dejado claro, por lo que ha solicitado a la Junta de Andalucía que "escu-

che a los ciudadanos y adapte el proyecto a las necesidades y a la realidad y no busque sólo ahorrar". Ante esto, ha reiterado a la Junta que "le pido generosidad y capacidad de entender el mensaje de la ciudad, contra el que no se puede ir", al tiempo que ha reconocido que en un proyecto de estas características "todas las administraciones tienen que ir de la mano".

## El tráfico por carretera experimenta un leve crecimiento

R. L. MÁLAGA

Las carreteras andaluzas pertenecientes a la red autonómica registraron el pasado año un incremento en la circulación de vehículos del 0,04% respecto a 2013, una cifra que pone fin a la tendencia negativa acumulada por el transporte por carretera desde el inicio de la crisis. Además, este aumento del tráfico se eleva hasta un 0,4% en la red básica de carreteras, según el balance realizado por la Junta.

Durante el periodo comprendido entre 2007 y 2014 el tráfico ha experimentado una caída del 16,9%, con retrocesos medios anuales de en torno al 3%, un comportamiento que contrasta con los valores alcanzados entre 1994 y 2007. Este

Se pone fin a una tendencia negativa acumulada desde el inicio de la crisis

balance de la Junta sobre la circulación en sus carreteras se realiza a través del Plan General de Aforos, un estudio que mide cada año intensidad media diaria (IMD) de tráfico en las vías autonómicas. Los vehículos ligeros (motos, turismos y furgonetas de pequeño tamaño) y los pesados (camiones, autobuses y otros) recorrieron en total 10.876 millones de kilómetros, de los que 9.922 millones corresponden a los primeros, lo que equivale al 91,2% del total; mientras que los vehículos pesados cubrieron el 8,8% restante, es decir, 952 millones. En el tráfico pesado el retroceso ha sido de casi el 0,5%, muy leve teniendo en cuenta que desde 2007 la reducción en este ámbito ha significado un descenso del 26%.