

## Entrevista: Carlos Miró

### **1. Podría hacernos una breve introducción sobre cómo ve el escenario actual de accesibilidad y movilidad en la provincia de Málaga.**

---

Las nuevas infraestructuras puestas en funcionamiento en estos últimos ocho años, y las que aún están en proceso de ejecución, van a ejercer una influencia decisiva en la estructuración de la provincia; podríamos hablar de dos Málagas diferentes: la llegada de la alta velocidad, la apertura de la nueva circunvalación que conecta ambas costas con el interior y el Valle del Guadalhorce, son recursos territoriales capaces de renovar la estructura que ahora conocemos y corregir carencias que la lastran frente a posibles crecimientos..

Antequera, Vélez y Marbella se entenderán como nodos de una red multipolar en la que Málaga cede parte de su centralidad pero a cambio se beneficia de la nueva escala territorial. . Esta transformación propia de las aglomeraciones avanzadas, es una de las claves en las que debemos leer el futuro de nuestra provincia., como resorte para la aparición de nuevas ventanas de oportunidad. Entendamos que las ventajas se derivan de la integración, pero también de la mejora de la accesibilidad que reporta el ave, la ampliación del aeropuerto o la nueva terminal de cruceros, para el conjunto. Buscar las oportunidades derivadas de este nuevo escenario, debe ser en estos momentos el objetivo de cualquier estrategia institucional o empresarial y sin duda un resorte para acelerar la salida de la crisis.

### **2. ¿Qué medidas actuales se están llevando a cabo en la provincia para mejorar sus conexiones? ¿Son suficientes?**

---

Si nos ceñimos a la gran conurbación litoral, que conforma el 80% de la realidad socioeconómica provincial, no creo que seamos capaces o al menos yo no me siento capaz de diagnosticar sus carencias, sin antes observar su comportamiento en esta nueva etapa de desarrollo; observemos como se comporta la estructura resultante de esta nueva red territorial y veamos entonces que falla y que puede corregirse.

Solo hay un aspecto en el que creo que el esfuerzo debe mantenerse, la potenciación del transporte público, fuera del ámbito urbano de la capital. Desafortunadamente, la escasez de recursos ha obligado a dilatar los plazos para acometer el ambicioso programa de actuaciones en el transporte ferroviario en ambas costas, que debía complementar las actuaciones del metro en Málaga Ciudad.

El problema sin embargo no lo veo tanto en la dilatación del período en el que se acometerán esas obras, sobre todo el ferrocarril costero, sino en la vigencia de las actuaciones cuando esto ocurre. La realidad no es estática y por tanto las soluciones deben ser concebidas de acuerdo con los horizontes realistas en que se van a acometer. En Málaga ese dicho: “muerto el enfermo, no hace falta medicina” se puede aplicar a inversiones cuya realización puede llegar cuando el problema ya no sea el mismo, y sin embargo no se han adoptado otras medidas correctoras posibles y necesarias.

Si, como es previsible, el programa de actuaciones no puede acometerse en los plazos previstos, debemos ser consecuentes. Los objetivos son idénticos pero las formulas de intervención deben ser diferentes y sobretodo coherentes con las necesidades; me refiero sobre todo a los problemas de movilidad de ambas costas. No deberíamos esperar a la nueva etapa de crecimiento del Litoral, que sin duda llegará, para pensar que hacemos.

### **3. ¿Podría indicarnos cuáles cree que son los principales proyectos a abordar para mejorar las conexiones, tanto a nivel interno como externo, de la provincia malagueña?**

---

Sin duda hay un gran cajón de grandes actuaciones para realizar, pero siendo coherente con la situación, no de crisis, que pasará, sino de escasez inversora en la obra pública, que tardará mucho mas en pasar, yo creo debemos centrar todos los esfuerzos en optimizar la gestión de las infraestructuras de transporte creadas y que, que en otras latitudes cercanas no son ni siquiera concebibles en las dos próximas décadas. Me refiero a destinos turísticos en el Mediterráneo que son competidores directos nuestros, pero que carecen de una estructura territorial equiparable a la Málaga. Esto no significa que tengamos que renunciar a los proyectos más ambiciosos, pero sería absurdo que se inicie una nueva etapa de crecimiento y no hayamos optimizado las infraestructuras existentes.

En este sentido, creo que es importante incluir dentro de la red de transporte público de cada área geográfica de la provincia las nuevas conexiones ferroviarias. El sistema ferroviario ha dejado de ser un hecho puntual y sin trascendencia, para convertirse en el gran protagonista de las comunicaciones tanto a escala supraprovincial como en las relaciones intraprovinciales de Málaga: el nuevo acceso ferroviario, la remodelación de la línea de Algeciras o la conexión con Granada y Sevilla de alta velocidad, deben entenderse como piezas de una estructura ferroviaria, que la economía provincial no puede desaprovechar y que ya son realidad o lo van a ser en un plazo reducido. Debemos realizar un esfuerzo de imaginación con las obras en ejecución, y concluir cuales son las cuestiones pendientes prioritarias para poner en valor esa nueva estructura. Tal vez sea oportuno insistir, porque es una realidad palpable en la oportunidad de crear una red de servicios ferroviarios a escala regional que sin grandes esfuerzos añadidos, conecte todos los centros neurálgicos de la economía y en particular de la provincia de Málaga. No debemos olvidar el valor de la Bahía de Algeciras o de los grandes nodos de la economía del interior, que pueden enlazarse con la red ferroviaria en construcción.

**4. ¿En su dictamen de Accesibilidad y Movilidad afirma que uno de los principales objetivo a acometer es mejorar la red de transporte público y fomentar los mismos, en este casó, personalmente qué medidas cree que no se están llevando a cabo y son totalmente necesarias para la consecución del mismo?**

---

Implementar medidas eficaces en la gestión de una red de transporte público con una larga trayectoria de consolidación, puede resultar tan complejo como crear nuevos modos de transporte. Son paradojas del desarrollo, que se producen en todas las facetas de la economía y que se valoran sólo cuando se está inmerso en una situación de crisis. Por eso creo que en este momento se presenta una oportunidad que tal vez no se vuelva a repetir en la siguiente etapa de crecimiento.

El consorcio de transportes creado en la década pasada y cuyos resultados son muy positivos, sin duda es la base de partida para extender políticas de explotación y fomento de modos de transporte públicos en aquellas zonas que por sus características no se han visto involucradas en el proceso. Las áreas más alejadas o de menor nivel de accesibilidad son en este sentido, las más necesitadas. Pero lo que sería un error es reproducir lo ya aplicado, en situaciones absolutamente dispares.

Las áreas menos accesibles disponen de atributos que desde ópticas convencionales se pueden interpretar como carencias , pero que desde otra visión mas avanzada pueden considerarse como valores diferenciales esenciales para formular nuevas alternativas de crecimiento Ese es el reto y las soluciones deben ser elegidas de forma pormenorizada para cada caso. De nada sirve en una comarca de sierra, por ejemplo, establecer un sistema de transporte publico convencional, como tampoco sirve el modelo de carreteras propio de una red metropolitana.

Acertar con el tipo de solución adecuada, en estos casos no estriba solo en la disponibilidad de fondos públicos para invertir, sino sobretodo en la elección del modelo global de crecimiento que sustenta ese programa de actuaciones. En mi opinión el error habitual consiste en reproducir estructuras que dejaron de ser eficientes con el cambio de siglo por inercia . En un contexto tan globalizado de la economía, una marca de identidad puede ser el factor desencadenante de la prosperidad de un enclave singular, mucho mas que un programa cargado de inversiones sin destino.

**5. ¿Cómo cree que debe integrarse el tema de accesibilidad y movilidad en la elaboración de un Plan Estratégico?**

---

Como un factor desencadenante, junto a otros de la eficiencia y sostenibilidad de un ámbito socioeconómico determinado como es la provincia de Málaga. No es el factor principal ni debe relegarse a un nivel puramente instrumental, la accesibilidad es un atributo inseparable de la eficiencia de un territorio.