

## **SUGERENCIAS QUE PRESENTA LA FUNDACIÓN SIERRA MINERA AL AVANCE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE Y ACCESIBLE DE CARTAGENA**

D. JUAN MIGUEL MARGALEF MARTINEZ, con DNI 22.900.524-E, como Presidente de la FUNDACIÓN SIERRA MINERA, con domicilio a efectos de notificación en Maquinista de Levante s/n, Aptdo de Correos nº 77, 30360 LA UNION,

### **EXPONE**

Que ante la exposición pública del **Avance de la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Accesible de Cartagena** formulamos ante el mismo, en tiempo y forma, las siguientes

### **SUGERENCIAS:**

#### **1. INTRODUCCIÓN**

Es necesario un cambio de paradigma en el modelo de movilidad urbana del conjunto del municipio.

El PMUSA tiene que ser uno de los instrumentos para la transición ecológica del municipio ante la gravísima situación de emergencia climática a la que nos enfrentamos, tal como exige la nueva ley de cambio climático. Es preciso adaptar el municipio al escenario de cambio climático en el que estamos inmersos y, tras décadas de no haber tomado medidas en esta dirección, hacerlo en muy corto espacio temporal, para cumplir con los objetivos de reducción drástica de la contaminación y de eliminación de los gases de efecto invernadero ligados al tráfico urbano.

#### **1.2. PLANTEAMIENTO CONCEPTUAL DEL DESARROLLO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA DE CARTAGENA**

Tal como se reconoce en el documento (pág. 8), a pesar de los planes e iniciativas previas que se enumeran en los antecedentes, la Movilidad Sostenible es una asignatura pendiente en Cartagena: a diferencia de muchas ciudades españolas, europeas o latinoamericanas, en nuestro municipio no se ha desarrollado ningún plan mínimamente riguroso para avanzar en esa dirección. Ni siquiera el pasado año, a raíz del confinamiento provocado por la pandemia, se han tomado medidas para ampliar la red de carriles bici y el uso peatonal de la ciudad, como han hecho muchas otras ciudades.

El enfoque del PMUSA no se puede limitar a “conjugar ambición y realismo” (pág 9), sino que tiene situarse en una perspectiva de “urgencia”. Todo el documento adolece de no tener en cuenta la emergencia climática a la que nos enfrentamos, y que obliga a tomar medidas urgentes y drásticas para cambiar radicalmente nuestro modelo de movilidad en los próximos 20 años.

## 2. DIAGNOSTICO

El diagnóstico no se basa en ningún estudio reciente y en profundidad que cuantifique realmente los diferentes tipos de movilidad en el municipio. Pero aún así, los pocos datos que aporta evidencian que **Cartagena es hoy una ciudad pensada y organizada para los coches y desde una mirada eminentemente masculina, donde el uso peatonal no es prioritario y la movilidad en bicicleta o mediante transporte público son prácticamente residuales**. Así se reconoce en la página 42: *“Diariamente miles de personas se desplazan al centro de Cartagena a trabajar desde los barrios periféricos y por la falta de infraestructuras tales como aceras adecuadas, carriles bici o transporte público, la mayoría se ve obligada a utilizar el transporte privado”*. Y en el análisis DAFO, cuando recoge como debilidad *“el uso indiscriminado del vehículo privado a motor para la movilidad, incluso en cortas distancias”*.

En el transporte mediante vehículo privado (apartado 2.2.1) llama la atención que no se haga ninguna referencia ni se analice la introducción de vehículos eléctricos o híbridos, ni la proporción que representan en el total de desplazamientos en vehículo privado, que a pesar de tímidos avances, siguen siendo totalmente minoritarios. Tampoco se analiza la existencia de infraestructuras de recarga eléctrica, que en nuestro municipio, es sencillamente ridícula, con sólo 2 puntos municipales para todo el casco urbano, como se cita en el apartado en el que se analizan los aparcamientos (pág 45). Sólo en el DAFO se cita la *“Ausencia de implementación de medidas orientadas a la transición energética del vehículo eléctrico”* (pág 50). Lo mismo ocurre en el punto 2.3 sobre el transporte público.

### 2.3. TRANSPORTE PUBLICO

Tampoco se ofrece un análisis en profundidad del grado de uso del transporte público para los desplazamientos en el casco urbano (autobuses urbanos) y con las pedanías (autobuses interurbanos y tramo de FEVE hasta los Nietos). Los datos que se aportan son de una encuesta de movilidad urbana de 2007 que reflejaba que el autobús urbano sólo se utilizaba en un 29,6% de los desplazamientos (pág 15). Y, aunque se afirma que el número de usuarios que utiliza el autobús ha crecido en los últimos años, parece evidente que sigue siendo minoritario frente al coche privado, y que esto se ha acentuado desde el pasado año, por la pandemia.

Como se reconoce en el análisis DAFO, la conexión con algunas diputaciones mediante líneas de autobús es deficitaria. Y esa desconexión puede dar lugar a situaciones de discriminación social.

#### 2.4.1. MOVILIDAD PEATONAL

No se hace un análisis mínimamente riguroso del estado de la movilidad peatonal en el municipio, ni en el centro histórico de la ciudad, ni en el Ensanche, ni en sus barrios, ni en sus pedanías.

No se analizan las infraestructuras (aceras, pasos de peatones, senderos, bancos, ...), ni el espacio público (plazas, parques, ...) disponible para el uso peatonal de la ciudad. La realidad es que la movilidad peatonal en Cartagena tropieza con múltiples obstáculos porque en el diseño urbano se ha dado y se sigue dando prioridad absoluta al coche: hay muchos ejemplos de calles sin aceras, o con aceras minúsculas o con farolas en medio de ellas, en las que no cabe un carricoche o una silla de ruedas, o de escasez o supresión de pasos de peatones, ...

Tampoco se analiza la interconexión de la movilidad peatonal del casco urbano y los núcleos de las diferentes pedanías con el entorno natural del municipio.

Se reconoce que no se ha avanzado en la peatonalización de ninguna nueva área de la ciudad después de la que se completó en 2009 en el centro histórico. Y que en el Ensanche y el casco histórico “*el uso actual del espacio público destina un 70% a vehículos motorizados*” (pág. 39).

#### 2.4.1. MOVILIDAD EN BICICLETA

No se ofrecen datos del uso de la bicicleta como medio de transporte en el municipio, en sus diferentes áreas: Centro y Ensanche, barrios y pedanías.

El análisis se limita a hacer una relación de los tramos de carril bici, “*inconexos e incompletos*” existentes dentro del Casco Antiguo y el Ensanche de Cartagena, y que suman una cifra total insignificante de **8,16 km**, en un municipio de 558 km<sup>2</sup>. Y esto, denominando como “carril bici” a todos esos tramos sin diferenciar lo que son realmente carril bici de lo que son “aceras bici” o “pista bici”. De los barrios y pedanías del municipio no se hace ninguna mención, simplemente porque no existen en ellos carriles bici, salvo alguna excepción como un tramo en el caso del Barrio de Los Dolores, que es simplemente ridículo y sirve como aparcamiento en doble fila para los coches. Tampoco se analiza la falta de conectividad por carril bici con los grandes centros de trabajo y centros de enseñanza, ni de infraestructuras para el aparcamiento de bicis en toda la ciudad, aunque es una de las debilidades que se reconocen en el análisis DAFO.

Esta práctica inexistencia de una mínima infraestructura de carriles bici en todo el municipio ha provocado que la movilidad en bicicleta sea peligrosa, con riesgo de accidentes, y muy minoritaria, casi testimonial al margen de su uso deportivo y de ocio, y esto a pesar de ser un municipio con una orografía y un clima muy favorables para el uso de la bici como medio de transporte, como se reconoce en el análisis DAFO. La diferencia es apabullante con otras ciudades como Copenhague, donde llevan décadas adaptando la ciudad al cambio climático y el 55% de los viajes realizados dentro de los límites de esta ciudad son hechos en bicicleta. En España, mientras Vitoria cuenta con 49,6 km de carriles bici por cada 100.000 htes, Cartagena tiene 4,1 Km y de pésima calidad. Es decir, para acercarnos a ese nivel, Cartagena tendría que contar ya con más de 100 km de carriles bici.

En conclusión, se reconoce en el documento que “*queda patente la necesidad de conectar los barrios periféricos con el centro a través de carriles bici para mejorar la movilidad de las personas que se desplazan desde los barrios hasta el casco urbano, y ofrecer una alternativa real a los modos de transporte convencionales*” (pág 42). Pero esa conclusión hay que hacerla extensiva también a las pedanías del municipio: la manera generalizada de desplazarse entre los núcleos urbanos de las pedanías y entre éstas y el casco urbano de la ciudad no puede ser el transporte privado. Es necesaria también una red de carriles bici en las pedanías y su interconexión con la red de transporte público.

#### 2.8. EVALUACION MATRICIAL AHP DE PRIORIZACION DE ACTUACIONES

Es relevante que las 10 actuaciones más prioritarias para una movilidad sostenible en Cartagena sean (p.52):

1. Generación de una red de carriles bici coherente e integrada: 7,8
2. Potenciación de los desplazamientos peatonales: 7,48

3. Generación de itinerarios escolares seguros: 7
4. Conexión de vías verdes: 6,92
5. Puesta en marcha de senderos inteligentes: 6,8
6. Calmado de tráfico mediante supermanzanas: 6,12
7. Recuperación del uso de la bicicleta: 6,04
8. Puesta en marcha de un servicio de cercanías: 5,92
9. Peatonalización del Centro Histórico: 5,88
10. Implantación de zonas 30 y 20: 5,84

### 3 y 4. LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y OBJETIVOS DE ACTUACIÓN DEL AVANCE DEL PMUSA, Y PROGRAMAS OPERATIVOS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

En los tres escenarios a futuro que se plantean no se tienen en cuenta ni se analiza su relación con los escenarios previsibles de evolución de la crisis climática. Este es un factor esencial que el PMUSA debe tener en cuenta, y desde el que el escenario definido como “horizonte” no puede plantearse como a “medio-largo plazo”, porque no disponemos de ese medio-largo plazo para adoptar medidas radicales que atenúen el cambio climático.

En coherencia con esa priorización de actuaciones, la estrategia central que se propone es la de **invertir la pirámide de la movilidad “dando el mayor protagonismo a las modalidades de desplazamiento más saludables y medioambientalmente sostenibles”** basada en la filosofía de planificación urbana conocida como la **“ciudad de los 15 minutos”**, que busca **“modificar por completo el actual paradigma de movilidad”, “reequilibrando nuestra ciudad para que se produzcan menos desplazamientos, y los ciudadanos incrementen su calidad de vida y se respete el medio ambiente”** (pág 57), desde el criterio de que **“la ciudad debe de diseñarse por y para sus habitantes”** y en respuesta al cambio climático (p.59):

*“El modelo al cual se quiere orientar es al de una ciudad con barrios, donde se puede encontrar lo que se necesita a 15 minutos del hogar de residencia principal. **La condición es moverse fundamentalmente a pie o en bicicleta.** La propuesta nace dando respuesta al problema original del cambio climático, ofreciendo una disminución de los desplazamientos forzados en las ciudades actuales. De este modo se crea una accesibilidad a los servicios necesarios vivir sin tener ni siquiera que coger el transporte público. Es decir, crear microciudades autosuficientes dentro de la gran ciudad”.*

### ESTRATEGIAS PARA EL PEATÓN

Desde enfoque estratégico se afirma acertadamente que **“el peatón deberá de constituirse como el principal actor de la movilidad... El objetivo último es, por tanto, llegar a empoderar al peatón hasta convertirlo en el principal elemento vertebrador de la movilidad en la ciudad”** ... no sólo por **“generar hábitos más saludables en la ciudadanía”**, sino por una **“necesidad de sostenibilidad global de la ciudad”**. Para ello **“las condiciones de la ciudad deben adecuarse a las necesidades que tienen las personas como peatones desprovistos de medios de transporte, no a las condiciones de los medios de transporte”** (pág 58 y 59).

Sin embargo, **esas grandes y muy acertadas declaraciones de principios estratégicos no se traducen en estrategias concretas y objetivos operativos y cuantificables, que son los que**

debería recoger un Plan de Movilidad como éste. Por ello, la traslación de estos grandes principios estratégicos a los programas operativos y propuestas de actuación es decepcionante y radicalmente insuficiente, quedando muy lejos de las medidas que es necesario implementar para posibilitar un cambio real de paradigma en la movilidad del municipio.

A nuestro juicio ese convertir el peatón en el principal actor de la movilidad exige necesariamente fijar objetivos mensurables en el período de desarrollo del PMUSA, que lo hagan posible, en cuatro estrategias concretas:

- 1) **Ampliar la peatonalización del centro de la ciudad**, al contrario de lo que se recoge en la Actuación 4.2. que afirma que no son muy relevantes las necesidades de peatonalización o de restricción de tráfico en el centro histórico. Por el contrario, hay que fijar objetivos concretos de ampliación de las zonas peatonales del centro histórico de la ciudad.  
  
Y promover la **peatonalización también de los centros de los barrios y pedanías**: hay que ir más allá y definir una estrategia que permita peatonalizar zonas céntricas de los diferentes barrios y pedanías del municipio.
- 2) **Recuperar la calle como espacio público y lugar de uso y de disfrute, y no sólo de paso de vehículos motorizados**. Eso implica **dar prioridad al peatón en todas las calles del municipio no peatonalizadas**, justo lo contrario de lo que venimos haciendo en Cartagena hasta ahora. Y esto exige una estrategia de revisión y adaptación de todas las infraestructuras de la trama urbana en las diferentes áreas del municipio para hacerlo posible, revisando aceras, pasos de peatones, señalización, bancos, sombreado, ...
- 3) Adecuar **caminos peatonales seguros a los centros escolares** y desarrollar un programa para que el acceso al cole no sea mediante el coche privado.
- 4) **Crear una red de itinerarios peatonales** en la ciudad **e interconectarlos con los senderos en el entorno natural** del casco urbano y de las diferentes pedanías.

Las propuestas recogidas en la Actuación 1.1. Potenciación de los desplazamientos peatonales y la micromovilidad y 4.2 Peatonalización /restricciones en el casco histórico, son claramente insuficientes.

## ESTRATEGIAS PARA LA BICICLETA

Aunque se reconoce que *“las actuaciones a abordar en este campo han de considerarse prioritarias e incluso urgentes para mejorar el reparto modal”*, se limita a proponer una *“red de carriles bici coherente e integral”*, que

- *“debe priorizar inicialmente la interconexión de los distintos tramos actualmente en funcionamiento,*
- *intentar conectar los elementos del núcleo urbano con aquellos existentes en las diputaciones periféricas más cercanas,*
- *dar cobertura a áreas desatendidas con demanda justificada,*
- *y finalmente, generar nuevos trazados que permitan la interconexión con zonas más periféricas o futuras zonas de desarrollo urbano de la ciudad”.*

Y además prejuzga que *“la ciudad, por su compleja orografía, es posible que no ofrezca zonas de interconexión en las cuales el uso de la bicicleta a través de carriles bici pueda ser competitivo frente a otros sistemas de transporte”*. (pág 60). Esto se contradice con el propio análisis DAFO, donde se

recoge precisamente como fortaleza la *“orografía y el clima muy favorable y distancias adecuadas”* (pág. 51). Y no tiene en cuenta que es posible potenciar la intermodalidad, conectando el uso de la bicicleta con el transporte público, tal como se hacen en las ciudades más avanzadas en movilidad sostenible.

Al igual que ocurre con la movilidad peatonal, estas líneas generales **no se traducen en estrategias concretas y objetivos operativos y cuantificables**, que deben partir de la premisa de **convertir la bicicleta en el modo de transporte prioritario**. Para ello, el PMUSA debe marcar qué objetivos se propone alcanzar en el horizonte de 2030 y 2050 en cuanto a la cuota de uso de la bicicleta en los desplazamientos en las diferentes áreas del municipio, y definir estrategias y objetivos operativos concretos de:

**1) Ampliación sustancial y mejora de la calidad de la red de carriles bici, de modo que permita moverse con seguridad y facilidad por todo el casco urbano de la ciudad.**

Con ser necesario, el PMUSA no puede limitarse a una actuación como la 1.2. de cierre y mallado de la red de carriles bici, con pequeñas actuaciones para mejorar e interconectar los carriles existentes, que suman sólo un total de 10 km, por mucho que se indique que esto es sólo una primera fase. Se debe definir como objetivo conseguir una red de km de carriles bici sustancialmente mayor (al menos 50 km por cada 100.000 htes), de modo que sea posible circular con normalidad por toda la trama de calles urbanas. Esto, además de la mejora de los carriles bici existentes, se debe concretar en:

- a. Ampliación de la red de carriles bici para interconectar los barrios con el centro de la ciudad.
- b. Creación de itinerarios bici seguros para el transporte escolar.
- c. Itinerarios bici seguros para el acceso a los grandes centros de trabajo, polígonos industriales y zonas comerciales.
- d. Red de aparcabicis adecuada.

En las propuestas concretas de mejora de la red de carriles bici existentes que se recogen en la actuación 1.2., hay que incluir también la habilitación de un carril bici en la vía verde de Barrio Peral, que permita separar el uso peatonal y el uso ciclista, y hacerla más segura.

**2) Potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte en las pedanías del municipio y de interconexión con el centro de la ciudad.** Esto pasa por:

- a. Habilitar carriles bici en los núcleos urbanos de las pedanías o señalizar la circulación en las calles, como vías ciclables, con prioridad para la bicicleta.
- b. Habilitar caminos rurales como itinerarios bici seguros para conectar los núcleos de las diferentes pedanías, tal como se propone en la actuación 3.2. Plan “ruraleando”: puesta en marcha de una red de senderos inteligentes”.
- c. Habilitar caminos rurales o carriles bici en las carreteras, que permitan la interconexión de las pedanías con el casco urbano de la ciudad. Un ejemplo en este sentido es la carretera N-332 que une Cartagena con Alumbres, La Unión y la diputación de El Beal, muy frecuentada por ciclistas, y que requiere habilitar un carril bici seguro.

- d. Promover la intermodalidad, de modo que se pueda combinar el uso de la bicicleta con el transporte público, en autobús o FEVE, para la interconexión entre las pedanías y el casco urbano de la ciudad.

## ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE PUBLICO

Se reconoce que *“el fomento del transporte público ha de ser una estrategia obligada dentro de un programa operativo de descarbonización del transporte”*. Y que *“el transporte público ha de jugar un rol importante como modelo de transporte eficiente y sustitutivo del transporte privado”*. Pero al igual que en la movilidad peatonal y en bicicleta, **no se establecen estrategias y objetivos operativos concretos y cuantificables en cuanto a la red de transporte público y a la cuota de uso ciudadano del mismo para sus desplazamientos**, siendo muy vagos y generales los tres vectores de trabajo que se proponen, aún cuando son necesarios y adecuados.

En particular es preciso definir una estrategia de mejora e impulso del transporte interurbano entre Cartagena y sus pedanías, tanto a nivel de líneas de autobús, como de potenciación y ampliación de la línea FEVE de Cartagena.

En el tercer vector de trabajo para fomentar la intermodalidad, coordinación e integración con el resto de los sistemas de transporte, hay que incluir y destacar como objetivo la intermodalidad bicicleta – transporte público, articulando medidas eficaces para el uso combinado de estos dos medios de transporte.

## ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE PRIVADO

Tampoco se concretan objetivos cuantificables ni estrategias para la reducción progresiva del transporte privado. Si se pretende invertir la pirámide de la movilidad tal como se afirma en el documento, y que el transporte privado deje ser la modalidad dominante hasta quedar por detrás de las otras tres anteriores, el PMUSA no puede limitarse a decir que *“no ha de aspirar a suprimir el transporte privado, sino a modificar sus actuales hábitos de consumo desincentivando un uso ineficiente”* (p.62), sino que tiene que fijar objetivos claros y mucho más ambiciosos de reducción del uso del transporte privado y de su ocupación masiva de las calles y el espacio público, definiendo estrategias concretas que permitan hacerlo posible. Y esto supone *“adoptar soluciones valientes, aunque ello conlleve la adopción de medidas impopulares o sacrificios para una parte importante de usuarios, en beneficio de una movilidad más sostenible y eficiente medioambientalmente”*, como se reconoce en el texto.

Sin embargo esas “soluciones valientes” no están recogidas en el avance del PMUSA que se limita a proponer el calmado del tráfico en el Ensanche mediante supermanzanas, en la Actuación 4.1., y en la Actuación 4.2. algunas restricciones al tráfico en calles del centro y algunas Zonas de Bajas Emisiones, como ya obliga la ley de cambio climático.

Por el contrario, el PMUSA debería **fijar como objetivo convertir Cartagena, en todas sus áreas, en Ciudad 30**, como ya han hecho otros municipios como Bilbao, en paralelo a las estrategias que conllevan la reducción de los espacios disponibles para el vehículo privado, por la peatonalización de áreas del municipio y por la creación de una amplia red de carriles bici, que nunca deben crearse a costa de reducir el espacio para los peatones.

Y para la reducción del transporte privado y el fomento de la movilidad peatonal, en bici y el transporte público es precisa también una estrategia de creación de una red de aparcamientos disuasorios que debe ser más amplia que la propuesta en la actuación 1.4. y extenderse no sólo al centro de la ciudad, sino incluir también barrios y pedanías del municipio, especialmente en aquellas donde se producen más problemas de congestión de tráfico, como es el caso no sólo de La Manga, sino también de Cabo Palos.

En Cartagena, a 26 de junio de 2021



Fdo. JUAN MIGUEL MARGALEF MARTINEZ