

IAAP

Resultados de la Jornada Participativa sobre el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar Algeciras, 11 de julio de 2019



Evaluación Políticas
Públicas



Instituto Andaluz de Administración Pública
CONSEJERÍA DE LA PRESIDENCIA, ADMINISTRACIÓN PÚBLICA E INTERIOR

INTRODUCCIÓN

Este documento recoge el resultado de la Jornada Participativa para la Elaboración del Diagnóstico para el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

PERSONAS PARTICIPANTES Y ORDEN DEL DÍA

La jornada se celebró el 11 de julio de 2019 en Algeciras, promovida por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. El área de Evaluación de Políticas Públicas del IAAP dirigió la dinámica participativa y la elaboración de las conclusiones.

Hubo una asistencia de 42 personas provenientes de Entidades Locales, operadores de transporte y diferentes asociaciones (ver en anexo las entidades y organismos participantes).

El orden del día de la sesión fue el siguiente:

1. **Bienvenida e introducción.** La sesión fue presidida por la subdelegada del Gobierno de la Junta de Andalucía en el Campo de Gibraltar, el Director Gerente del CMT del Campo de Gibraltar y el Jefe de Servicio de Planificación y Explotación de la DG de Movilidad.
2. **Presentación del diagnóstico preliminar del Plan.** Manuel Márquez, del Servicio de Planificación y Explotación hace una breve introducción de como se está elaborando el Plan y del documento de Diagnóstico que se iba a trabajar. Seguidamente la empresa consultora expone en detalle los principales datos y conclusiones extraídas del análisis y diagnóstico realizado hasta la fecha que anteriormente se había enviado por correo.
3. **Inicio y desarrollo de la jornada participativa.** La sesión de trabajo en grupo se estructura **en dos partes**, cada una incluye un trabajo colectivo, en pequeños grupos de reflexión y una posterior puesta

común de las conclusiones con un debate final para argumentar las opiniones expuestas.

En la primera parte se trabaja en tres grupos diferenciados: uno de Instituciones, otro de asociaciones ciudadanas y Universidad, y otro de Empresas y Colegios Profesionales. En esta sesión se debate sobre el análisis de los datos presentados para profundizar si están todos los aspectos básicos recogidos y qué temas serían los más importantes o urgentes a abordar. **En la segunda parte** se trabaja en grupos heterogéneos, conformados aleatoriamente, para identificar los principales problemas, necesidades y retos que se deberían abordar en el Plan. Las conclusiones de cada grupo (se detallan en la siguiente sección de este documento) se exponen en sesión plenaria a todos los asistentes y son insumos para el debate final.

4. **Debate.** Una vez expuestas las conclusiones de cada grupo, una persona del IAAP modera el debate acerca de los diversos puntos de vista contemplados durante la jornada. Se produjeron diferentes reflexiones y preguntas que fueron respondidas por el Jefe de Servicio de Planificación y Explotación y el Gerente del Consorcio. Los resultados obtenidos se recogen para su análisis posterior y se detallan en la siguiente sección de este documento.
5. **Conclusiones y cierre de la sesión.** Manuel Márquez, del Servicio de Planificación y Explotación, agradece el interés y la participación a todas las personas presentes e indica los próximos pasos a dar en la elaboración del Plan.

RESULTADOS DEL TRABAJO COLECTIVO

PRIMERA SESIÓN DE TRABAJO COLECTIVO

- I. **En la primera sesión de trabajo grupal**, se dividió a los asistentes por sectores, en tres grupos, la representación fue la siguiente:
 1. Instituciones.
 2. Asociaciones ciudadanas y Universidad.
 3. Empresas y Colegios Profesionales.

La persona facilitadora de cada grupo explicaría en sesión plenaria las conclusiones del debate mantenido, para cada una de las dos preguntas trabajadas en la primera sesión. A continuación se presentan las principales conclusiones sobre la primera pregunta:

¿Hay algún dato o elemento de la realidad de la movilidad del Campo de Gibraltar que no se haya contemplado en el diagnóstico y es importante tenerlo en cuenta a la hora de abordar este Plan?

1. El **Grupo formado por las instituciones y organismos públicos** considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- Describir si ya existen o no compromisos con la sostenibilidad por parte de las instituciones (Por ejemplo ¿existe en algún Municipio de la zona parque móvil sostenible?).
- No se describe si existen hay puntos de recarga eléctrico y dónde.
- Habría que saber si los profesionales tienen formación en estos temas para enfrentar temas como, por ejemplo: unos Pliegos de condiciones técnicas para concesiones o contratos que exijan criterios de sostenibilidad.
- Describir con detalle la infraestructura, servicios y retenciones que se producen en la carretera de Tarifa.
- Describir la falta comunicación entre municipios.
- Describir la poca frecuencia del transporte público.
- Analizar el horario inadecuado de los transportes públicos para trabajadores o estudiantes.
- No se describen las retenciones del acceso a Gibraltar.
- Habría que incluir los problemas que pueden encontrar las personas con movilidad reducida en esta zona.
- Habría que describir cómo es la conexión entre equipamientos.
- Analizar transportes alternativos como el tranvía, marítimo o tren que podrían descongestionar carretera.

- Habría que saber cuántos carriles específicos de transporte público existen y cuantos harían falta y dónde.
- El plan debería conectarse para su articulación territorial del POTCG y no olvidar que la zona es un nodo logístico internacional.
- Alinearlo con las actuaciones y compromisos ya previstos en el Plan Andaluz de la bicicleta.
- No se recoge la situación del Polígono de Campamento y su rol en la conexión con el puerto.
- Habría que analizar el impacto de las mercancías en la infraestructura viaria.
- Contemplar el nuevo acceso sur a Algeciras N-340 (y posibilidad de acceso por bici).

2. El **Grupo formado por las asociaciones ciudadanas y la Universidad**

considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- No se recoge la falta de planificación previa y el retraso con el que se inicia la elaboración de este Plan.
- En el documento se dice que la zona del Campo de Gibraltar “está bien comunicada” cuando en realidad hay muchas carencias.
- No se contempla la revisión de los títulos de transporte existentes y su posibilidad de integración en la tarjeta (por ejemplo los descuentos de tercera edad, familia numerosa, etc.).
- No se analiza la política tarifaria actual.
- No se refleja la coordinación con los distintos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- Es necesario reflejar la coordinación entre los Consorcios de la provincia de Cádiz y también la coordinación con el Consorcio de Málaga-Costa del Sol.
- Existen municipios que no pertenecen a ningún Consorcio.
- No se recoge el impacto en la movilidad de los focos de atracción comercial.

- No se refleja la consideración singular del Paso del Estrecho y de Gibraltar.
- No hay promoción del transporte combinado con la bicicleta.
- No se tiene en cuenta la revisión del mapa concesional.
- No se refleja el uso real de los Kilómetros de carriles bici (realmente solo tienen uso para ocio).
- No se incluye el estudio sobre la demanda del tranvía.
- No se contempla el análisis de las conexiones externas – marítimas con Gibraltar.

3. El **Grupo formado por las empresas y los colegios profesionales** considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- Incidir en la seguridad vial de las personas y conductores.
- Prestar especial atención a la salud de los trabajadores de las empresas de transporte público. Los colapsos producidos en varias vías del área metropolitana, especialmente en el “punto negro” de la A7 en el acceso a Algeciras, provoca situaciones de estrés y de inseguridad en el personal, incidiendo en la calidad del servicio y, por tanto, en la imagen del transporte público.
- No se han tratado en profundidad los sistemas de acceso por transporte público a los centros atractores de actividad económica como el Puerto y los Parques empresariales.
- Falta un análisis más profundo del sistema de transportes de mercancías, así como de su incidencia en el sistema de movilidad del ámbito.
- Considerar la oportunidad del sistema de transporte ferroviario, tanto de personas como de mercancías.
- Problemas generalizados de colapso en las carreteras del ámbito, especialmente el colapso de la N-351 a la altura de La Línea de la Concepción, no ha sido reflejado en el diagnóstico.

Como **síntesis sobre las reflexiones** de los grupos de trabajo, los aspectos más repetidos y considerados de importancia a la hora de abordar el Plan pero no considerados en el diagnóstico se pueden resumir en:

- **Utilización de transportes alternativos (tranvía, conexión marítima, tren, etc.) para descongestionar las carreteras.**
- **El impacto del transporte de mercancías en el sistema de movilidad del Campo de Gibraltar.**
- **Impulso y promoción del uso de la bicicleta y adecuación de la planificación y uso de los carriles bici.**
- **Frecuencia del transporte público y carencias existentes (horarios, integración tarifaria, etc.).**
- **Atención a ciertas zonas y nudos de especial conflictividad (A-7, N-340, etc.).**

A continuación se exponen las conclusiones sobre la segunda pregunta:

¿Qué aspecto considera el más grave, importante o urgente a abordar por el Plan?

1. **El Grupo formado por las instituciones y organismos públicos** indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- El agotamiento A7.
- La necesidad de descongestionar A7.
- Infraestructura ferroviaria como alternativa (aprovechar los tiempos vacíos para el tráfico de pasajeros del Arco de la Bahía).
- Constituir carriles bici interurbanos.
- La interconexión entre municipios.
- La mejora del acceso (especialmente San Roque) a municipios.
- Intermodalizar: organizar el transporte para que se puedan intercambios distintos medios.
- Visualización clara y accesible información para usuarios.

- Modelo para que las concesiones sean realistas.
- Control de seguridad de mercancías peligrosas.
- Introducir la vía marítima dentro intermodalidad.
- Reducir transporte motorizados.

2. El Grupo formado por las asociaciones ciudadanas y la Universidad

indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- La reducción de la preponderancia del vehículo privado.
- La deficiente red pública de transporte.
- La potenciación del uso del vehículo no motorizado.
- La urgencia de la planificación.
- La revisión de la política tarifaria.
- El enfoque hacia las personas con movilidad reducida.
- La conexión interna y externa en tren de altas prestaciones, tranvía, etc.
- La coordinación con los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- La conexión entre las bahías.
- La saturación de la 340.

3. El Grupo formado por las empresas y los colegios profesionales

indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- Infraestructura del transporte público y privado. Es necesario realizar infraestructuras que mejoren el servicio de transporte público, como plataformas reservadas, al objeto de mejorar el servicio y rapidez del transporte público. Se hace referencia a la necesidad facilitar la intermodalidad creando infraestructuras y servicios. Asimismo se insiste en el mantenimiento y gestión de las infraestructuras existentes y las nuevas.

- Adecuar la oferta a la demanda. Para ello es necesario realizar un análisis y diagnóstico de la demanda actual y su prognosis para adecuar la oferta de la infraestructura y los servicios a esta demanda.
- Coordinación entre los sistemas de transporte público, especialmente entre modos de transporte y horarios de éstos.
- Mejor uso de la infraestructura ferroviaria incorporándola al sistema de transporte, especialmente la línea existente hasta la Línea de la Concepción.

En síntesis, las reflexiones grupales sobre aquellos aspectos más repetidos que se consideran más graves, importantes y urgentes a abordar en el Plan, son:

- **Reducción del transporte motorizado e impulso del vehículo no motorizado.**
- **Mejora del sistema de transporte público (coordinación e intermodalidad), así como la interconexión entre los diferentes municipios (por ejemplo mediante el uso de infraestructuras ferroviarias o mediante la creación de plataformas reservadas).**
- **Saturación de varias carreteras, concretamente la A-7 y la N-340.**

SEGUNDA SESIÓN DE TRABAJO COLECTIVO

La **segunda sesión** de trabajo grupal se organiza de forma aleatoria, para integrar tres grupos heterogéneos. En esta sesión el debate se centra en identificar los principales problemas, necesidades y retos que se considera que debería resolver este Plan. Los resultados de la reflexión de cada grupo se expusieron en una sesión plenaria a todos los asistentes y se exponen a continuación, según las respuestas a cada pregunta:

¿Qué tres problemas o dificultades en el transporte metropolitano del Campo de Gibraltar debería resolver este Plan?

1. El primer grupo identifica los siguientes **problemas**:

- El **acceso y salida en horas punta a los Municipios** y también de la comarca.
- **Escaso uso transporte público** por **falta de intermodalidad** y no adecuado en todos los aspectos (por ejemplo, la falta de mantenimiento de las marquesinas). Hay que hacer atractivo el sistema de transporte público.
- **El tráfico de mercancías**, ya que tiene mucho peso sobre la infraestructura viaria y eso genera problemas como la congestión o incluso la seguridad vial.
- **Desconexión** de los núcleos urbanos, por ejemplo: la zona de los faros que está totalmente aislada.

2. El segundo grupo identifica los siguientes **problemas**:

- **Seguridad vial en la A-7.**
- **Bajo uso del transporte público.**
- **Extensa y difícil tramitación para las inversiones.**
- Las infraestructuras de carreteras: Tarifa-Gibraltar, Vejer, A-7 y N-340.
- La escasez de servicios de transporte público en verano.
- Necesidad de un carril de servicio público.
- Los PMUS de los municipios no están coordinados con el Consorcio.
- Viales de acceso desde el polígono industrial de Palmones.
- Falta una vía de salida para el transporte de mercancías del Puerto.

3. El tercer grupo identifica los siguientes **problemas**:

- **Falta de coordinación** entre agentes, municipios y modos de transporte (horario, intermodalidad, tarjeta unificada, etc.).
- **Colapso viario** (especialmente en la N-351) generado por falta de infraestructuras (plataformas reservadas, intercambiadores, etc.) y por deficiencias en la gestión del transporte público y privado (gestión del tráfico, coordinación de operadores y entidades públicas,

compras unificadas entre las Administraciones que conforman el Consorcio).

- Falta y mejora de **infraestructuras** viarias, ferroviarias y todas aquellas vinculadas y de servicio al transporte público y al transporte no motorizado.
- Falta de **accesibilidad universal**, tanto en los vehículos como en las infraestructuras de acceso a éstos.

¿Qué tres necesidades o carencias del sistema de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar es necesario que contemple el Plan?

1. El primer grupo identifica las siguientes **necesidades**:
 - **Infraestructura ferroviaria y variante Algeciras-Los Barrios**, sobre todo para descongestionar el transporte de mercancías.
 - Actualizar y hacer atractivas las **estaciones intermodales**.
 - Infraestructura interurbana (por ejemplo, la **A-7 a su paso por Palmones**).
 - **Transporte marítimo Algeciras-La Línea y Algeciras-Gibraltar**.
2. El segundo grupo identifica las siguientes **necesidades**:
 - Falta **tranvía en el arco de la Bahía**.
 - **Desdoblamiento N-340: Vejer-Algeciras**.
 - **Intermodalidad** e interconexión del transporte público.
 - **Conexión A-381 – A-7**.
 - Falta de conexión transfronteriza con Gibraltar.
 - Comunicación poblaciones con polígonos industriales.
 - Conexión del hospital comarcal con los municipios.
 - Conexión con los pueblos de la serranía.
 - Terminar el corredor de mercancías hacia Madrid.
 - Un nuevo mapa logístico.
3. El tercer grupo identifica las siguientes **necesidades**:
 - Potenciar al **peatón y los transportes no motorizados**.

- Conectar **Gibraltar con otros medios de transporte** alternativos al viario como el ferrocarril y marítimo.
- Incorporar **otros medios de transporte** al sistema de movilidad del ámbito que actualmente está basado en el transporte por carretera:
 - **Ferrocarril.**
 - **Marítimo.**
 - **Tranvía.**

Prestando atención a la incidencia del transporte de mercancías sobre el transporte de personas.

¿Qué tres retos se deberían incluir en el Plan para que el Campo de Gibraltar se convierta en referente de la innovación en materia de movilidad?

1. El primer grupo identifica los siguientes **retos**:
 - Adecuar la **Red Logística a las previsiones de futuro** (transporte de Mercancías).
 - Actualizar la **red ferroviaria** a pasajeros y mercancías, según parámetros europeos.
 - Cambiar la **mentalidad** del uso del transporte público.
 - Utilizar y trabajar la mejora de la movilidad como un medio para favorecer las **rutas turísticas**.
2. El segundo grupo identifica los siguientes **retos**:
 - Movilidad interurbana a través de la **bicicleta**.
 - **Descongestión de la A-7.**
 - La ciudadanía en el uso de un **transporte sostenible** (instituciones).
 - **Conexión aérea del Campo de Gibraltar.**
 - **Unión vial Marruecos-España.**
 - **Controlar emisiones de CO2.**
3. El tercer grupo identifica los siguientes **retos**:

- **Alcanzar un Sistema de Infraestructura y de transporte público sostenible** (gas, eléctrico, etc.).
- **Reducir vehículo privado al 50% en desplazamientos metropolitanos y aumentar uso del transporte público al 50%.**

CONCLUSIONES: PRINCIPALES PROBLEMAS, NECESIDADES Y RETOS

- **Los principales problemas** se centraron en el reducido uso del transporte público; el colapso en las carreteras, especialmente en el acceso y salida de los Municipios en hora punta; el estado de las infraestructuras de las carreteras; y la gestión de la movilidad producida por el tráfico de mercancías.
- **Las principales necesidades** identificadas se refieren al acceso a un mayor rango de opciones dentro del transporte público (ferroviario, tranvía, etc.); mejora de infraestructuras en busca de descongestionar el transporte de mercancías; y la mejora de la conexión con Gibraltar.
- **Los principales retos** se relacionan con un cambio de mentalidad basado en un menor uso del vehículo privado y un mayor del transporte público; la adecuación de la Red Logística a las previsiones de futuro; la reducción de la contaminación (emisión CO₂); y un impulso de los métodos de transporte sostenibles.

DEBATE FINAL

Algunos participantes hicieron comentarios, reflexiones y preguntas.

- Desde la visión de FACUA, estas Jornadas llegaban tarde porque desde 2006 se tenía que haber hecho este Plan.
- El plan debería trabajar para evitar desplazamientos, por ejemplo: acercando colegios y servicios.
- Los títulos de transporte actuales son insuficientes.
- Hay que revisar la política tarifaria.
- Se deberían adaptar los horarios de los transportes públicos a los horarios de trabajos, centros de estudio, ocio y comercio.

- Se destaca la relevancia del sistema de movilidad, ya que “El transporte puede parar un país o impulsarlo”.
- El Plan debería incluir el mapa concesional.
- Hay que conseguir que las flotas sean más eficientes.
- Las ciudades de la zona debería ponerse de acuerdo y actuar de manera más coordinada.
- Hay que establecer controles para reducir el tráfico de vehículos privados
- Las Consejerías tienen que trabajar en el Plan de forma coordinada, y a su vez coordinarse con el Consorcio, las Mancomunidades y los Municipios.
- Tenemos un marco europeo que nos plantea unos objetivos y unos indicadores, y el Plan debe establecer un sistema de seguimiento de los mismos.
- El Plan debe adaptarse a su marco competencial: el tren pertenece a ADIF. Otra cosa es que se hagan llegar las necesidades de Andalucía.
- Tenemos una Ley de Movilidad Sostenible y un observatorio andaluz con los que habría que alinearse.
- Se plantea que para abordar estos temas hay que cambiar de modelo de movilidad partiendo de las necesidades de las personas en sus distintas etapas de ida y con su diversidad.

Finalmente, Manuel Márquez, del Servicio de Planificación y Explotación, clausura la sesión y agradece la participación.

ANEXO

Entidades y Organismos participantes.

- **Mancomunidad del Campo de Gibraltar.**
- **Ayuntamiento de Algeciras.**
- **Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.**
- **Ayuntamiento de San Roque.**
- **Ayuntamiento de Los Barrios.**
- **Ayuntamiento de Tarifa.**
- **Diputación de Cádiz.**
- **Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.**
- **Subdelegación de Gobierno del Campo de Gibraltar.**
- **Delegación Territorial en Cádiz (Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio).**
- **Red Logística de Andalucía (Área Logística de Bahía de Algeciras).**
- **Asociación de Grandes Industrias del Campo de Gibraltar.**
- **FACUA.**
- **Universidad de Cádiz.**
- **AAVV (Asociaciones de Vecinos).**
- **Laboratorio Urbano de la Bicicleta.**
- **UGT.**
- **Transportes Generales COMES.**
- **SOCIBUS – SECORBUS.**
- **SCA Algecireña de Radio Taxi.**
- **Radio Taxi La Línea.**
- **Colegio de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.**
- **Asociación Andalucía Bay 20:30.**
- **IMPULSA Campo de Gibraltar.**