

ACTA RESUMEN DE LA MESA DE TRABAJO 2

MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD

Tipo: Semipresencial

Lugar de realización: Cuartel de Artillería - Pabellones de producción creativa, 2ª planta. Calle Cartagena, s/n, 30002 Murcia.

Plataforma digital: Cisco Webex Meetings

Día: de noviembre de 2020

Hora: 12:00

La reunión de la mesa de trabajo comienza con la presentación a cargo de Mayka Verde, técnico del Servicio de Programas Europeos del Ayuntamiento de Murcia, quien explica de forma breve el proceso de participación llevado a cabo para el diseño de la Agenda Urbana 2030 de Murcia. Realiza una presentación cronológica del proceso que inició el pasado mes de febrero de 2020. Asimismo, hace especial énfasis en el protagonismo de los miembros del Consejo Social durante todo el diagnóstico compartido y cada una de las herramientas de participación que se han utilizado para el mismo. En línea con el trabajo realizado, destacó la firma ese mismo día del protocolo de actuación en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que formalmente configura a Murcia como experiencia piloto en la implementación del plan de acción de la Agenda Urbana Española explicando que, con ello, Murcia se posiciona en el panorama nacional como el municipio de tamaño medio más importante que cuenta con el protocolo firmado.

Tras esta breve presentación cede la palabra al profesor Prudencio Riquelme del Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Murcia, quien a su vez señaló la trascendencia de la firma del convenio de colaboración. De igual modo, puntualizó lo que implica para Murcia el convertirse en una ciudad piloto en la implementación de la Agenda Urbana Española 2030 ya que es, en sí mismo, un reconocimiento a la cercana colaboración entre el Ayuntamiento y la Universidad de Murcia en beneficio del municipio. Tras ello, se inicia la presentación de la metodología de trabajo explicando que la sesión da continuidad a la ronda de trabajo anterior y permite el análisis en detalle de los tres temas que quedan por abordar en la mesa de movilidad y sostenibilidad: despliegue de transportes blandos, economía circular y gestión de residuos.

Tras la presentación de la metodología, se da paso a la introducción sobre los temas y se recuerda que se establecerán turnos de palabras diferenciados para cada uno de los tres temas que se abordarán en la sesión. El turno de palabra, como en la

segunda ronda de las mesas de trabajo, será libre y no lineal, pudiendo realizar aportaciones en el momento que lo consideren oportuno.

De este modo se da paso a la presentación del primer tema de la sesión, el despliegue de transportes blandos.

- La primera idea que se resaltó en las reuniones previas es la necesidad de un cambio de hábitos de movilidad que venga acompañado de acciones de sensibilización para incentivar el uso de transporte público y transportes blandos, mejorando la convivencia de los distintos modos de transporte. En línea con lo anterior, también se reclamó la renovación por completo del transporte público reforzando tanto las líneas, como la sostenibilidad del material rodante, la integración de los sistemas y la renovación de las paradas. En ese sentido se reclamó de forma insistente la necesidad de que esta nueva apuesta por el transporte público suponga un avance en accesibilidad para las personas con discapacidad y con limitaciones de movilidad en sentido amplio. De igual forma, se plantea que debe ser una línea prioritaria la realización de campañas de sensibilización y educación vial para fomentar la convivencia entre los nuevos modos de transportes, especialmente el tema del patín eléctrico.
- Por último, se reclamó la necesidad de incorporar elementos de SmartCity como la integración en una única plataforma de toda la información sobre plazas de aparcamiento en aparcamientos disuasorios o aparcamientos públicos, información de la frecuencia del transporte público, información sobre car-sharing, alquiler de vehículo eléctrico y disponibilidad de bicicletas en las bancadas.

Durante el primer turno de palabras para enriquecer y caracterizar las líneas planteadas se efectuaron las siguientes aportaciones:

- La idea más destacada es la necesidad de conocer cuáles son los hábitos de movilidad del área metropolitana, para, a partir de ahí, empezar a hacer un planteamiento integrado de la movilidad en la zona de actuación que aúne las necesidades de movilidad con las capacidades existentes.
- Otra idea que se pone de relieve es que, si bien es necesario avanzar en la integración de la movilidad interna y externa, se subraya la imposibilidad de lograr avances significativos en la movilidad externa si no se tiene previamente solucionada la movilidad interna. En ese sentido, la necesidad de articulación de los principales nodos de comunicación y, sobre todo, el desarrollo de medios de transporte público capaces de vertebrar los ejes norte-sur y este-oeste, a partir de medios de transporte de alta capacidad,



hace necesario el despliegue de transportes sostenibles como el tranvía. En esta misma línea se reclama la necesidad del desarrollo de una red de transporte de alta capacidad que sea capaz de articular la movilidad en el municipio. Se resalta que el actual contexto ofrece oportunidades de financiación para el despliegue de infraestructuras que favorezcan la movilidad sostenible como puede ser el tranvía, con el que, además, se podrían solucionar una parte de los problemas derivados de la convivencia entre transporte público y transporte privado al contar con una plataforma separada.

- Se ha reclamado también que el desarrollo de los nuevos medios de transporte blandos, el peatonal, el ciclista y los patines, tengan una mejor convivencia y, en este sentido, se han señalado las oportunidades que existen dentro de las Smart Cities para solventar algunos de los problemas de convivencia, tanto desde el punto de vista de señalización como desde el punto de vista de información al ciudadano. No obstante, la existencia de carriles segregados para los transportes blandos se contempla como una necesidad, pero al mismo tiempo como una limitación, sobre todo en lo referente a la pérdida de plazas de aparcamiento.
- En línea con lo anterior, la mejora de la articulación de esas plazas de aparcamiento de las zonas de carga y descarga y del aparcamiento regulado podría contribuir de alguna forma a plantear soluciones especialmente orientadas al comercio, sobre todo en lo que tiene que ver con la reducción de las plazas de aparcamiento disponible.
- Por último, se ha hecho hincapié en mejorar la convivencia entre los distintos medios de transporte ya que pueden poner en peligro a las personas vulnerables especialmente a las personas con discapacidad.

Tras concluir con el primer tema se da paso a la presentación de las líneas prioritarias de actuación definidas dentro del ámbito de la economía circular estableciendo las líneas que se exponen a continuación.

- Una de las ideas más recurrentes es la potencialidad de la huerta como sumidero de CO₂ y, al mismo tiempo, como una vía para impulsar la economía local mediante el desarrollo de una marca de calidad territorial de productos Km0.
- Otro de los elementos destacados tiene que ver con la necesidad de desarrollar iniciativas vinculadas al despegue de la economía circular en el municipio, aprovechando las potencialidades de la planta de Cañada Hermosa y las múltiples oportunidades para el despliegue de este ámbito de actuación en el municipio de Murcia. En este sentido, se reclama la incorporación de los principios de la economía circular en algunas de las

áreas de especialización productiva del municipio como el comercio minorista o la hostelería.

- También se reclama avanzar en la transición ecológica de las empresas mediante una mayor concienciación de los gestores de los sectores económicos tradicionales. Con todo ello lo que se persigue es aprovechar las potencialidades del municipio de Murcia para liderar este proceso de transformación hacia una economía baja en carbono y sostenible.

Al concluir la presentación se realizan una serie de aportaciones para caracterizar con mayor precisión las líneas de trabajo dentro de este ámbito de actuación.

- A lo largo de las intervenciones se pone de relieve que la Huerta es una de las principales fortalezas que tiene el municipio de Murcia, y su preservación tiene que ir ligada a mantener su carácter productivo. Para favorecer la rentabilidad de las explotaciones se considera que es necesario favorecer su mecanización de forma que sea posible el acceso de maquinaria al interior de las explotaciones, para lo que se reclama una mejora en los carriles, el estímulo de la cooperación entre agricultores para favorecer la reducción de costes y la mejora en la comercialización de los productos. En ese sentido, se pone de relieve la experiencia piloto del proyecto “Tejiendo redes” que, además de trabajar sobre la comercialización de productos, trabaja en la recuperación de semillas y en la creación de la marca de calidad. También se reclama la participación directa de los agricultores en los mercados semanales que se organizan dentro del municipio. En general, con todas estas ideas se plantea que deben experimentarse y ponerse en funcionamiento actuaciones para mejorar la viabilidad de la Huerta de Murcia como espacio productivo y también como espacio cultural.

Tras concluir la ronda de aportaciones se procede a presentar el último tema de la sesión que tiene que ver con la gestión de los residuos. Sobre este ámbito se plantearon originariamente cuatro grandes ámbitos:

- El primero es la mejora de la eficiencia en la gestión de los residuos domésticos y especialmente hacer más eficiente el proceso de recogida y separación de los residuos.
- También se reclama una mayor concienciación por parte de la población sobre la necesidad de incorporar en el día a día los principios de la economía circular y especialmente en la recogida selectiva de residuos.
- Asimismo, se reclama un uso más eficiente del agua.
- Por último, en la medida de lo posible, se reclama optimizar el ciclo de vida de los productos promoviendo la ecoeficiencia en el consumo de recursos.

Así, las ideas que se plantearon a lo largo del turno de palabra son las siguientes:

- Se reclama una gestión más eficiente de la basura orgánica. Es este sentido se han expuesto algunas de las actuaciones que están en marcha, así como las experiencias piloto que están en proceso de implementación.
- También se reclama la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la contratación pública.
- De igual forma se pide mejorar las campañas de comunicación hacia el ciudadano, tanto en lo que tiene que ver en la sostenibilidad como lo que tiene que ver en la gestión de los recursos hídricos. Ya que a través de campañas de comunicación y de educación se puede modificar los hábitos de tal forma que se traduzcan en ahorros importantes.
- También se ha puesto de relieve optimizar el ciclo de vida de los materiales en todos los niveles y en todas las construcciones, especialmente en el ámbito de la vivienda.
- Se reclama la necesidad de desarrollar, nuevos métodos de utilización de agua sobre todo en los nuevos desarrollos urbanísticos que tengan lugar en el municipio.
- Se reclama también el aprovechamiento de los niveles freáticos ya que podría aprovecharse esa agua para riego de jardines cercanos.
- Por último, se plantea la separación de redes de agua fluviales y residuales.

Tras agradecer la participación de las personas asistentes, se recuerda a las mismas que el documento de trabajo permanecerá abierto por lo que pueden continuar realizando sus aportaciones a través de participacion@ayto-murcia.es.

Se levanta la sesión a las 13:34 horas.

A continuación, se detallan las aportaciones recibidas a través del correo electrónico de participación con posterioridad a la reunión, las cuales se orientan a ampliar y clarificar las propias aportaciones recibidas a lo largo de la sesión.

- Primero se puntualiza que, para contribuir a la caracterización sobre la calidad en el servicio del transporte público se han enviado datos estadísticos provenientes de encuestas de satisfacción de usuarios del tranvía del periodo comprendido entre 2015-2019.
- También se recibieron precisiones orientadas a enriquecer el análisis DAFO. En ese sentido:
 - Se subraya la Línea 1 del Tranvía, como una fortaleza tanto desde el punto de vista de la movilidad como de la sostenibilidad, como medio de

transporte de alta capacidad, con 42 millones de viajes realizados en este medio y un ahorro de emisiones de CO2 en la ciudad de 35.297 Tn.

- También se pone de relieve incluir el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, como una fortaleza, ya que es un instrumento de planificación en vigor en el ámbito de la movilidad del municipio, el cual determina los hitos a cumplir con un horizonte temporal claro. En este sentido se subraya la importancia del plan, debido a que se trata de un documento técnico que cuenta con la participación de la opinión pública. En relación con este plan se expone que cobra especial relevancia para la mesa de movilidad puesto que en el caso del transporte público no se han cumplido los plazos establecidos y los objetivos previstos, tales como la ampliación de la línea 1 al Carmen, es decir, la conclusión del eje 1 (centro-norte) tendiente a responder a la demanda existente y la pacificación del tráfico rodado en este eje del centro del casco urbano.
- Por último, se reclama la inclusión del Plan Director del Transporte Regional como una fortaleza, ya que aborda en profundidad un análisis sobre las necesidades del transporte público metropolitano, en especial la conexión de Murcia con Molina de Segura y Alcantarilla.

Estas aportaciones, así como la información técnica suministrada se ha tenido en consideración para el desarrollo de las líneas de actuación y, al mismo tiempo, se ha trasladado a los servicios municipales para realizar un análisis de viabilidad y pertinencia de dichas medidas.