

**MOCIÓN QUE PRESENTA PILAR MARCOS SILVESTRE, PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL UNIDAS PODEMOS IZQUIERDA UNIDA-VERDES EQUO, DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA, SOBRE PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE, PLAN DIRECTOR DE LA BICICLETA Y SERVICIO PÚBLICO DE ALQUILER DE BICICLETAS.**

La moción que se somete a la consideración del Pleno es la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Resumiendo las ventajas que tiene el uso de la bicicleta podemos decir que es un medio de transporte seguro, barato y accesible a toda la población, un medio de transporte fácil de usar, tranquilo, saludable para el individuo pero también para la colectividad, que sirve para mejorar la calidad de vida, que disminuye el estrés y que es recomendada por médicos y cardiólogos, que no genera emisiones contaminantes ni fomenta el cambio climático, que si exceptuamos su fabricación no consume energías fósiles y hace mucho menos ruido que los vehículos motorizados, que es compatible con la intermodalidad, que sirve para pacificar el tráfico, mejora la seguridad vial y reduce el número de accidentes en las ciudades, que no requiere permisos especiales para su uso, que es sumamente eficiente desde el punto de vista energético, que tiene un mantenimiento básico y una vida útil muy superior a la de un coche, que es mucho más rápida que un coche en el desplazamiento “puerta a puerta” (trayectos no superiores a 5 km), que evita la pérdida de tiempo por culpa de atascos, que favorece la integración social (pues invita al saludo y a la integración entre personas), que son reciclables y recuperables, que generan pocos residuos y menos impacto ambiental, que no necesita instalaciones de suministro de combustible como gasolineras y que ocupa mucho menos espacio o suelo que los coches, tanto en movimiento como aparcada...

Todas estas ventajas, por supuesto, se hacen realidad y transforman de verdad la vida de un municipio cuando hay un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que incentive, permita e impulse el transporte en bicicleta, cuando este a su vez contempla específicamente un Plan Director de la Bicicleta que lo lleve a la práctica y avance en las concreciones, y cuando un sistema público de alquiler de bicicletas (también llamado sistema de bicicleta compartida) sirve de catalizador social y de estímulo para el cambio de hábitos de los vecinos y vecinas... Es decir, se necesita de un conjunto de actuaciones combinadas, sostenidas en el tiempo con independencia de colores políticos, con un marco regulatorio propio, con unas partidas presupuestarias adecuadas y, sobre todo, con una voluntad política férrea... el convencimiento inquebrantable de que Cartagena debe ser una ciudad de vanguardia en la lucha contra el cambio climático... una ciudad sostenible y saludable, amable con las personas y que prioriza los desplazamientos a pie, el transporte público y el uso de la bicicleta.

Casi todos los partidos que componemos este Pleno, de una u otra manera, llevamos en nuestros programas electorales la necesidad de contar con un Plan de Movilidad Sostenible que potencie el uso de la bicicleta, apacigüe el tráfico, mejore el transporte público y disminuya el uso de los vehículos a motor: así se recoge en nuestro compromiso electoral, también en la página 31 del programa consensuado por quienes hoy ostentan el Gobierno de Cartagena, en el programa del PSOE en el apartado destinado a transporte, en la página 79 del programa del PP, en el punto 6 del documento de MC y por último en el programa electoral de Cs, que en el inciso 168 incluso recoge expresamente la recuperación del servicio de alquiler de bicicletas.

Es evidente que Cartagena no puede permanecer más tiempo sin su Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el documento marco que trace las grandes orientaciones y principios rectores de la política de movilidad que necesitamos: la mala calidad del aire que respiramos, los problemas en el tráfico y las dificultades en los desplazamientos, las infraestructuras y el urbanismo proyectado, la inseguridad vial, un transporte público cuyas deficiencias son conocidas por todos, la peatonalización pendiente, la ampliación de la zona 30, las actuaciones en materia de ahorro energético, innovación tecnológica y de lucha contra el cambio climático, los inconvenientes de accesibilidad que sufre a diario la ciudadanía... Todo esto requiere de una visión y un proyecto a largo plazo, con participación ciudadana, con un plan de actuaciones bien definido, con el correspondiente estudio de costes económicos de las actuaciones previstas y con un seguimiento regular de los resultados... en definitiva, el PMUS debe perfilar la Cartagena del siglo XXI, un municipio en la que las necesidades de movilidad urbana, la salud y el medio ambiente se encuentren en equilibrio.

Si vamos ya con retraso en la redacción, aprobación y puesta en marcha del PMUS, otro tanto podemos decir sobre el *Plan Director de la Bicicleta*, que es el elemento ordenador de este medio de transporte específico: estudio de las necesidades en materia de infraestructuras, normativa, campañas educativas, medidas a desarrollar para fomento de su uso como transporte habitual, aumento y ampliación de los carriles bicis, aparcamientos específicos y otras obras, rutas ciclistas que conecten barrios y diputaciones, programas para facilitar el traslado a centros deportivos, lugares de trabajo y colegios e institutos... Es decir, la relación de objetivos y actuaciones concretas que harán realidad los nuevos patrones de movilidad sostenible, y en concreto, que favorecerán y harán posible el transporte en bicicleta.

Por último, y como medida imprescindible que deja meridianamente claro que el Ayuntamiento de Cartagena apuesta por la bicicleta, hay que recuperar el servicio público de alquiler, también llamado sistema de bicicleta compartida, con su correspondiente ordenanza reguladora, la que recogerá, entre otros aspectos, la descripción, alcance y características del servicio, el modelo de financiación, el sistema tarifario, los derechos y deberes de los usuarios, los sistemas de evaluación y control de las prestaciones, etc.

El sistema público de bicicletas se encuentra funcionando con éxito en muchísimos Ayuntamientos españoles: municipios de distinto tamaño, población, comunidad autónoma, presupuesto y color político del Gobierno. No hace falta reproducir la extensa lista, como tampoco hará falta mencionar la infinidad de ciudades europeas en las que se ha implantado satisfactoriamente, y en algunos casos, desde hace décadas.

El servicio en cuestión es sumamente versátil, admite varias modalidades y sistemas de gestión, permite disponer de un sistema de transporte público alternativo que puede integrarse fácilmente en una red intermodal, es rápido, flexible y práctico, con bajo coste global y sirve además para que la bicicleta sea aceptada como medio de transporte habitual. Además de todas las ventajas ya descritas que supone el uso de la bicicleta en sí, está comprobado que el sistema público aumenta el número de usuarios, se convierte en una seña de identidad de las ciudades que lo ponen en marcha, contribuye a mejorar y hacer más seguro el tráfico, optimiza el espacio público, sirve tanto a vecinos como a turistas e impacta positivamente sobre el comercio local y de cercanías, en

definitiva, genera beneficios económicos, sociales y medioambientales que mejoran sustancialmente la vida diaria de la gente.

Queda claro que este sistema no puede instalarse de la noche a la mañana, y que además del PMUS y del Plan Director de la Bicicleta, la puesta en marcha del sistema requiere de un estudio de costes iniciales así como de las previsiones para que genere sus propios recursos y se autofinancie en un futuro. También hará falta la búsqueda y obtención de fondos y subvenciones externas, una ordenanza reguladora, la puesta a punto de infraestructuras adecuadas, el diálogo y la participación con todos los actores sociales, una serie de reuniones y propuestas provenientes de los colectivos especializados en movilidad sostenible, medidas de acompañamiento, incluidas las campañas publicitarias y de concienciación ciudadana.

Resumiendo, en nuestro municipio está todo por hacer en materia de movilidad sostenible, incluido el fomento del uso de la bicicleta como un medio de transporte habitual, pero si algo tenemos claro desde nuestra coalición es que ya no se puede perder ni un minuto más al respecto, que Cartagena necesita cuanto antes de una transformación profunda, un cambio que nos convierta en un municipio moderno y saludable, el municipio que fomenta los desplazamientos a pie y en bicicleta y que además cuenta con un transporte público de excelencia.

Por todo lo expuesto presento para su debate y aprobación la siguiente propuesta de **MOCIÓN**:

El Pleno del Ayuntamiento de Cartagena insta al Gobierno Local a:

- Elaborar, aprobar y poner en marcha cuanto antes el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible* (PMUS) para que Cartagena se convierta de verdad en un municipio con un transporte público de excelencia, además de favorecer e incentivar los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- Redactar un *Plan Director de la Bicicleta*, en el que se propongan y hagan realidad todas las actuaciones necesarias para conseguir un auténtico avance en el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.
- Poner en marcha un Servicio Público de Alquiler de Bicicletas (o sistema de bicicleta compartida) que transforme la vida de la ciudad, se convierta en una seña de identidad de nuestra tierra, estimule el uso de este medio de transporte y colabore en el diseño de una Cartagena moderna y saludable.

En Cartagena, a 18 de febrero de 2020.

Excma. Sra. Alcaldesa del Ayuntamiento de Cartagena

---



Grupo Municipal Unidas Podemos Izquierda Unida-Verdes Equo

---

Fdo.: Pilar Marcos Silvestre

Portavoz del Grupo Municipal

Unidas Podemos Izquierda Unida-Verdes Equo

---

Excma. Sra. Alcaldesa del Ayuntamiento de Cartagena