



**PLAN DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS HÁBITATS
DE INTERÉS COMUNITARIO DE LOS
ESPACIOS NATURALES DE PUNTA ENTINAS-SABINAR Y
CABO DE GATA-NIJAR**

DOCUMENTO DE CABO DE GATA-NÍJAR

Febrero 2014

**PLAN DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO DE LOS ESPACIOS NATURALES DE
PUNTA ENTINAS-SABINAR Y CABO DE GATA-NIJAR.**

DOCUMENTO DE CABO DE GATA-NÍJAR

Febrero 2014

Juan José Martínez Marín. ICCP

**Con la colaboración de
Rodolfo Caparrós Lorenzo, geógrafo
Experto de la Junta Rectora del PN Cabo de Gata-Níjar**

Índice

1.- Introducción.....	4
2.- Análisis de la situación.....	7
2.1. La demanda. El contexto territorial. El gran vacío del sureste.....	9
2.2. La demanda local. La población en el ámbito de influencia.....	12
2.3. La oferta. Análisis de la planta turística.....	14
2.4. La oferta. Capacidad de acogida en núcleos y playas.....	16
2.5. El flujo de visitantes. Segmentos y calendario.....	19
3.- Diagnóstico de problemas.....	25
3.1. Un problema complejo.....	26
3.2. Aspectos del problema.....	26
3.3. Un escenario crítico: la devaluación del capital territorial.....	28
3.4. Cartografía de diagnóstico.....	29
4.- Objetivos y criterios de intervención.....	37
5.- Hacia un modelo sostenible de gestión de la movilidad.....	41
5.1. Características del modelo.....	42
5.2. Modos de transporte y trasvase intermodal.....	45
5.3. Movilidad y servicios avanzados.....	48
5.4. Efectos esperables.....	50
6.- El marco institucional.....	51
6.1. Competencias públicas concurrentes. El reto de la coordinación.....	53
6.2. La problemática articulación social.....	55
6.3. La necesidad de nuevos espacios institucionales.....	59
7.- Agenda de gestión.....	60
7.1. Líneas de trabajo.....	61
7.2. El desarrollo físico del modelo.....	96
7.3. Acuerdos y coordinación pública.....	98
7.4. Fomento de iniciativas empresariales.....	99
7.5. La comunicación y la participación social.....	99
ANEXO: Avance indicativo de medidas físicas de intervención.....	100



1.- Introducción

1.- Introducción



Este documento, denominado **Plan de Gestión de la Movilidad en los hábitats de interés comunitario de los espacios naturales de Punta Entinas-Sabinar y Cabo de Gata-Níjar**, tiene como objetivo orientar las medidas de gestión que deban adoptarse en atención a un proceso de creciente afluencia a playas, núcleos de población y otras zonas litorales durante la temporada estival.

Este proceso se ha mostrado conflictivo, generando situaciones de deterioro ambiental, de congestión que impide un disfrute de estas zonas acorde con su valor, y de dificultades para un correcto desarrollo de los servicios privados, básicos para el sistema productivo local.

La experiencia acumulada en la gestión de la movilidad en los últimos años, centrada en la regulación del acceso en vehículo privado al sector Genoveses-Mónsul, aconseja extender los planteamientos de gestión a todos los espacios que son objeto de este documento.

Para atender al objetivo citado, este Plan de Gestión de la Movilidad se propone:

-documentar el marco territorial que condiciona la demanda, analizar las características de la oferta en el contexto turístico, vacacional y recreativo provincial, diagnosticar las características del mercado turístico que afectan a los flujos de presencia, analizando su intensidad y composición. Estos aspectos se abordan en el apartado **Análisis de Situación**.

- identificar los diferentes problemas, impactos y efectos que esta situación produce, componiendo un **Diagnóstico de problemas**.

- proponer una serie de principios que sirvan de orientación a la acción pública y privada en la gestión de la situación. En el apartado **Objetivos y criterios de intervención**.

- definir los escenarios de futuro y los modelos de movilidad a los que se debe tender con la adopción de las medidas de gestión. A este propósito se dedica el apartado **Hacia un modelo sostenible de gestión de la movilidad**.



Afluencia estival



Embarcaciones en el fondeadero de La Isleta

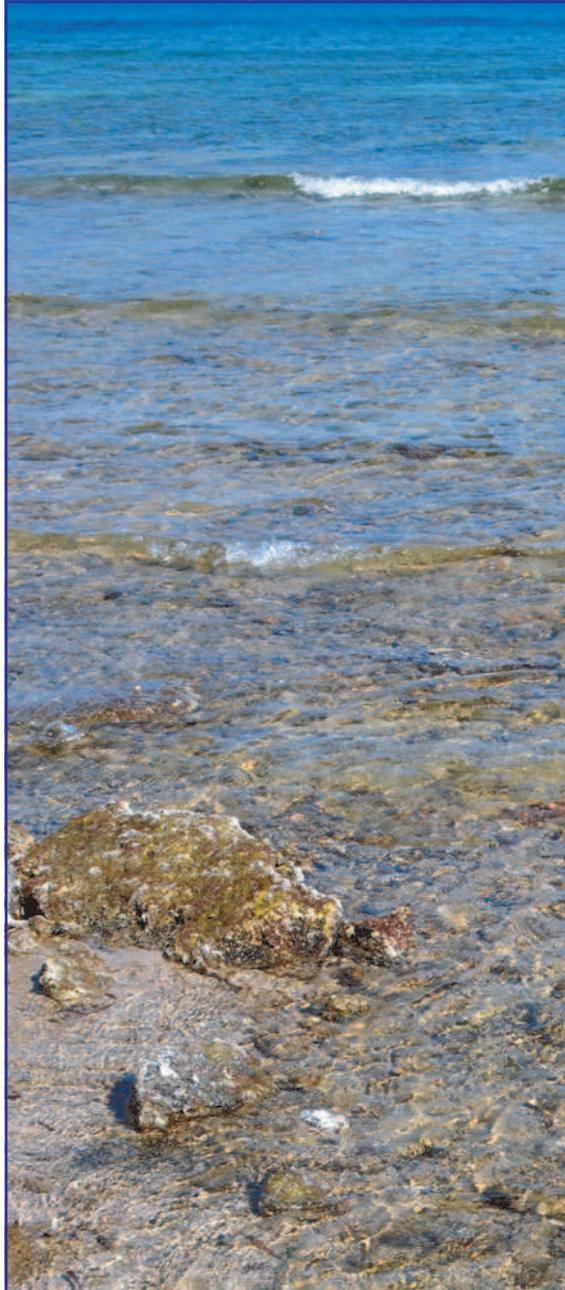
- analizar la concurrencia de intereses y competencias que afectan a las decisiones de gestión de la movilidad, y la necesidad de participación social y comunicación en su puesta en marcha. En el apartado **El marco institucional**.

- anticipar una secuencia razonable en el tiempo de las distintas acciones necesarias para avanzar hacia el modelo de movilidad sostenible, en el apartado **Agenda de gestión**.

- ilustrar las diferentes situaciones que se presentan según las características físicas, topológicas y territoriales de los distintos sectores litorales, señalando indicativamente cómo se materializaría físicamente el modelo de movilidad, en el Anexo **Avance indicativo de medidas**.

En el Informe Preliminar, elaborado para la participación de los miembros de la Junta Rectora del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, se señalaban los primeros rasgos del Diagnóstico: la auténtica naturaleza del problema es la inadecuación entre el valor de los espacios objeto de este Plan y el uso a que viene siendo sometido. La crisis de movilidad es su aspecto más evidente y llamativo, pero solo se entiende correctamente en el marco de esa inadecuación general.

En la superación de esa inadecuación serán necesarias medidas de gestión de la movilidad, pero solo serán eficaces si se insertan en una estrategia global de gestión del territorio, que exige coordinación institucional, acuerdo social y previsibilidad para que las decisiones empresariales contribuyan al objetivo común: salvaguardar la calidad de estos espacios y el cumplimiento de su promesa de disfrutar de una experiencia singular en un espacio singular.



2.- Análisis de la situación

2.- Análisis de la situación

En el análisis que se contenía en el Informe Preliminar de este documento, había una frase que pretendía resumir lo esencial de la situación, y que se transcribe a continuación.

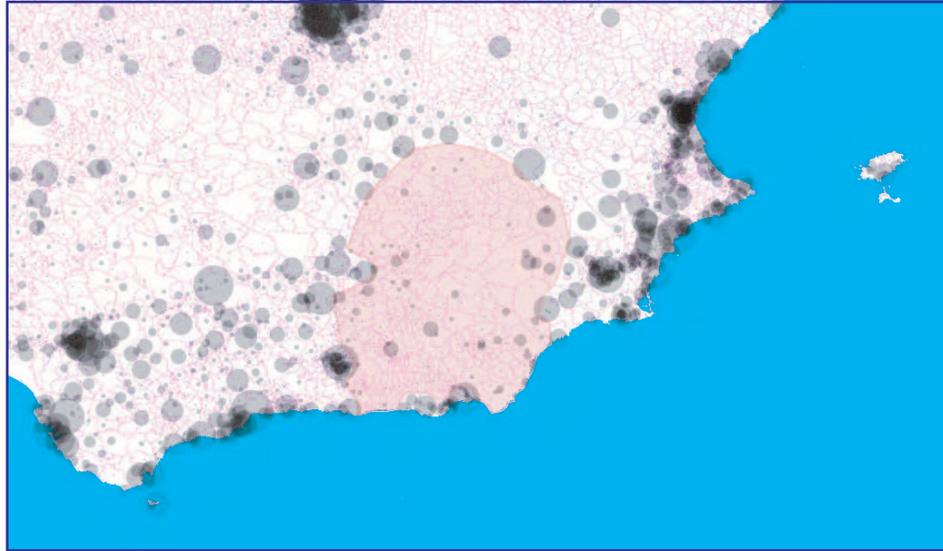
«Estos rasgos apuntan a un problema que va más allá de la movilidad, que puede definirse como una inadecuación entre las características y valores del destino y los usos a que se ve sometido. Esta inadecuación requiere un posicionamiento de gestión estratégica en el que la gestión de la movilidad es una pieza importante, pero insuficiente por sí sola para conseguir mejoras significativas de la situación actual.»

Este apartado se va a centrar en el análisis de los factores que producen esta inadecuación, que se hace evidente en el tiempo (estacionalidad) en el espacio (no reconocimiento de la singularidad de algunos espacios litorales), en la motivación (casi exclusivamente orientada a la playa y al baño), y en los efectos sobre el marco de prestación de los servicios privados (penalización de la excelencia, banalización generalizada de la oferta).

El análisis de los factores debe servir para distinguir aquellos en los que es más eficaz dirigir las intervenciones, los que están en nuestra mano, de aquellos otros que por su rango estructural quedan fuera de nuestra capacidad de acción, y cuya atención requiere reflexiones de otra escala.

La metodología seguida es la de flujo de usuarios: se trata de caracterizar el flujo de usuarios y sus tendencias como expresión de un conjunto de factores de demanda y de las características de la oferta.

Este flujo de usuarios es la expresión real de la inadecuación valor del recurso-tipo de uso, por lo que implícitamente hay que admitir que el objeto de cualquier gestión estratégica debe ser intervenir sobre las características de este flujo, adecuándolo a la lógica y valores del espacio y a las necesidades de realización de las aspiraciones socioeconómicas y culturales de las poblaciones afectadas.



El gran vacío del sureste

Esta condición estructural del contexto territorial almeriense explica que los «éxitos» económicos de nuestra historia hayan estado relacionados con procesos de exportación. Un escaso desarrollo de la población local y un aislamiento respecto a las zonas de población densa caracterizan el ámbito de influencia de las actividades económicas de nuestro territorio. En consecuencia, la exportación no es una opción, sino la única posibilidad. Históricamente, el esquema ha sido el de una producción basada en singularidades ambientales (clima, geología...), muy sensible a circunstancias geopolíticas, muy dependiente de operadores de mercado que, inevitablemente, ocupan posiciones «centrales», y con un claro carácter cíclico. En ese conjunto de actividades podemos incluir las del ciclo turístico, esencialmente una actividad exportadora en la que no se desplaza el producto, sino el consumidor.

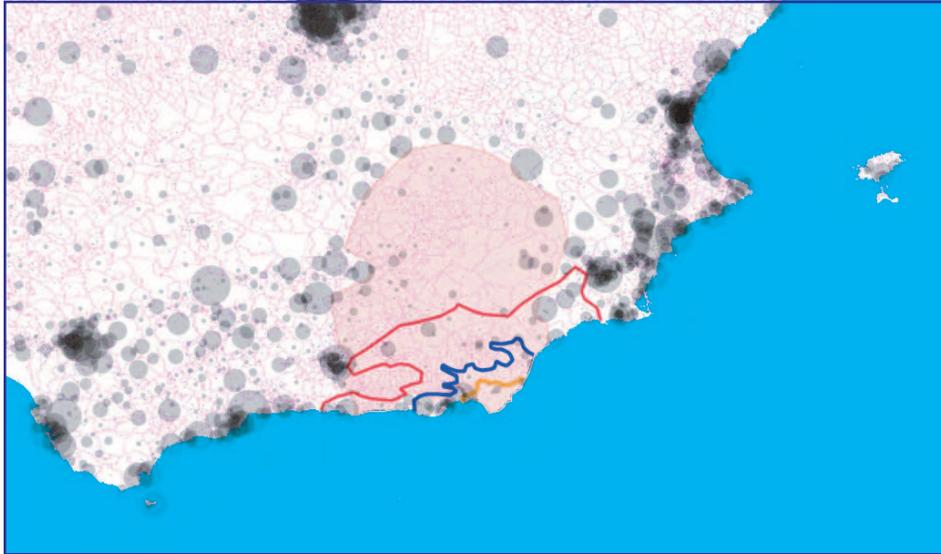
2.1. La demanda. El contexto territorial. El gran vacío del sureste

La posición en el espacio geográfico de nuestros EENN explica en buena medida los rasgos estructurales de los flujos de visitantes.

La distribución de la población en el espacio no es homogénea, como sabemos, pero en nuestro contexto territorial aparece marcada por unos rasgos de una extrema singularidad, sin cuya consideración no es posible comprender los episodios más significativos de nuestra historia económica y territorial contemporánea.

Nuestro contexto territorial está caracterizado por:

- La existencia de un sistema urbano de referencia, el formado por la aglomeración urbana de Almería y el sistema urbano del Poniente, que se solapan en la zona Aguadulce-Roquetas-Vícar.
- Este conjunto urbano almeriense aparece aislado de los grandes sistemas urbanos litorales de nuestro entorno. La discontinuidad del levante almeriense separa el sistema urbano almeriense del característico del arco mediterráneo; la discontinuidad de la Contraviesa lo separa del sistema urbano litoral andaluz.
- Este aislamiento respecto al resto del litoral es mucho más agudo hacia el interior. Cada sector litoral se relaciona con un «traspais», el espacio interior que puede beneficiarse de los ofrecimientos litorales. Este concepto corresponde con el de «hinterland», área de influencia o de servicio potencial de cada puerto. Nuestro «hinterland» o «traspais» se caracteriza por ser un gran vacío demográfico, montañoso, con debilidades infraestructurales y una gran penalización para los desplazamientos. Es el gran vacío del sureste.



Mapa de isocronas

El mapa de isocronas es una herramienta útil para la estimación de los distintos umbrales de demanda. Señala zonas en función del tiempo de desplazamiento a un punto determinado. En el caso del mapa, este punto es Rodalquilar. Lo primero que hay que apreciar es que por la condición litoral y «esquinada» de nuestro espacio, el ámbito terrestre de las isocronas es mucho menor que el de cualquier localización interior. También hay que considerar el hecho de que la condición montañosa de esta zona del sureste también limita los trazados y las velocidades de servicio de muchos tramos. Por último, la densidad de población es muy baja, como consecuencia de estos factores geográficos y de otros históricos. La conclusión es que se impone la «ley del mapa», y que estas circunstancias no vienen siendo adecuadamente consideradas en los relatos estratégicos de nuestra sociedad.

Si aplicamos esta situación territorial a los flujos de visitantes de nuestros espacios naturales, podemos extraer algunas conclusiones de interés.

Para analizar el funcionamiento de espacios de baja densidad (rurales, de montaña, naturales) en cuanto al flujo de usuarios, es imprescindible evaluar la cantidad de población o usuarios potenciales que existen en relación al tiempo de desplazamiento necesario para acceder.

Convencionalmente, se utilizan las siguiente isocronas:

- Zona de la isocrona 30'. Se utiliza para evaluar el potencial de mercado inmediato de los servicios y bienes que se ofrecen desde un punto dado. Las isocronas del gráfico se han trazado desde Rodalquilar (lugar «central» del PN Cabo de Gata-Níjar). La población presente en esa isocrona corresponde con la de los municipios de Níjar, Carboneras y Almería, sin llegar a la ciudad central. Zona caracterizada por la baja densidad, la dispersión de los núcleos y el escaso tamaño demográfico.
- Zona entre isocronas 30' y 60'. Esta es la zona de los «excursionistas», o umbral de demanda de la residencia vacacional. Alcanza toda la zona densa de población de la provincia de Almería, incluyendo el aglomerado urbano, el sistema urbano del Poniente y el del Levante. Por las características de estos sistemas urbanos, la cantidad de población en esta isocrona se puede considerar moderada en términos numéricos, pero de gran influencia si tenemos en cuenta la fragilidad de la oferta de los espacios naturales.
- Zona entre isocronas 60' y 120'. Esta se considera la de frecuentación de fin de semana, crucial para los establecimientos turísticos hoteleros y de actividades complementarias, para asegurar un flujo de visitantes bien distribuido a lo largo del año. Podemos calificar esta zona como vacía.
- Zona de más de 120'. Se refiere a un flujo general, que solo se presenta en periodos vacacionales (verano, Semana Santa, Navidad), o, al menos, cuando hay algún «puente».



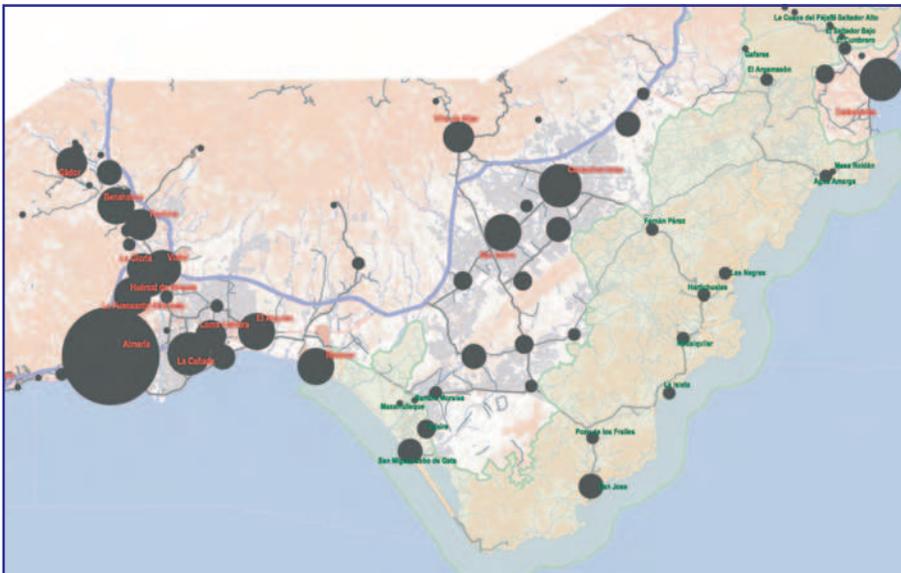
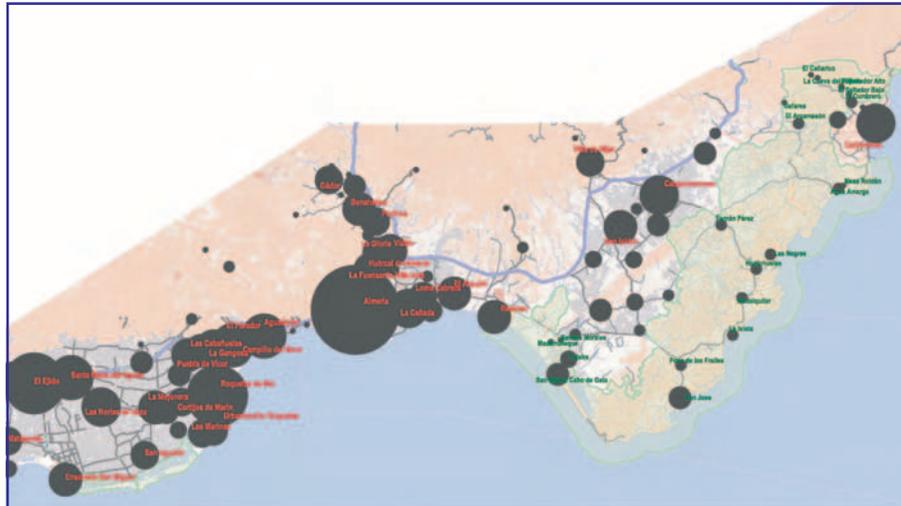
Es evidente que esta condición estructural puede superarse con un aporte suficiente de valor de atracción, y con una gestión adecuada de ese valor. Esto es lo que se conoce como «posicionamiento», proceso en virtud del cual se optimiza la capacidad de atracción de un espacio y se armonizan los flujos en relación con las capacidades y necesidades de dicho espacio o destino. En cierta medida, podemos definir la insatisfactoria situación actual como la consecuencia de un mal posicionamiento de nuestro espacio en el mercado territorial.

Este mal posicionamiento alude a las condiciones estructurales de la demanda, que constituyen un primer factor limitante, y también a la forma en que esa demanda reconoce los valores de este espacio, que se pone de manifiesto en las motivaciones de visita.

Estas motivaciones de visita guardan relación con patrones culturales, puesto que vienen de la asignación simbólica que se hace de cada destino o lugar a visitar. La forma en la que unas motivaciones individuales se convierten en patrón colectivo indica la convergencia simbólica y cultural presente en nuestra dinámica social.

Podemos considerar el espacio del PN Cabo de Gata-Níjar como un gran suministrador de iconos promocionales de ámbito provincial o regional, lo que personaliza y beneficia a las distintas bases turísticas de la provincia, pero está lejos de constituirse en un destino contrastado, no tanto por sus valores de atracción, sino por la inadecuación recurso-uso que aquí se analiza, que dificulta el cumplimiento de sus promesas.

A la vista de estos factores, cabe señalar que la acusada estacionalidad en nuestra zona es la extrema consecuencia de una condición objetiva (el gran vacío del sureste) y de otra subjetiva (la asignación a nuestro espacio natural de un exclusivo valor estival-playero por parte de los usuarios de su umbral de demanda local).



2.2. La demanda local. La población en el ámbito de influencia

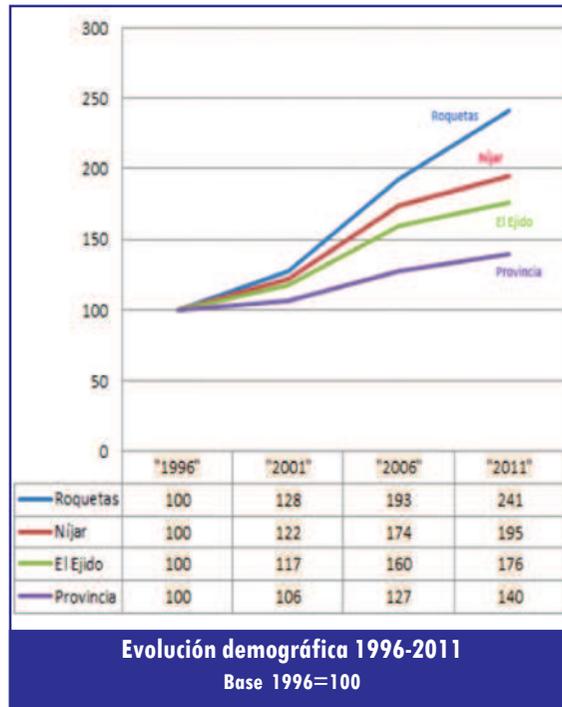
Consideramos aquí demanda local la que se sitúa dentro de la isocrona de 60 minutos, medida convencionalmente desde Rodalquilar, centro geográfico del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

Dentro de dicha isocrona se sitúa todo el conjunto poblacional de la mitad meridional de la provincia de Almería, que a su vez abarca un significativo porcentaje de la población provincial, sumando en torno a los 400.000 habitantes.

Esta población muestra una distribución asimétrica en torno al meridiano de la ciudad de Almería, con una mayor concentración hacia la zona de Poniente, y una menor concentración en el levante, donde se sitúa el Parque Natural.

Para el análisis del funcionamiento de la demanda, podemos considerar esta zona como el umbral de demanda de la residencia vacacional que se sitúa en las distintas localidades del Parque, y, en especial, en los núcleos costeros o cercanos a la costa. Este tipo de demanda se focaliza en mayor medida en torno a la ciudad de Almería y su aglomerado urbano, puesto que los núcleos del Poniente tienen sus propias bases vacacionales de referencia (Almerimar, Roquetas, Aguadulce).

Desde el punto de vista de los flujos de desplazamiento, hay que destacar también que mientras el núcleo emisor tiene una cierta densidad, los lugares de destino son múltiples núcleos o playas, de pequeño tamaño o capacidad de acogida y con bastante distancia entre sí, lo que supone una limitación para los sistemas de transporte público y explica el absoluto protagonismo de los desplazamientos en vehículo privado. A su vez, la débil oferta de transporte público estimula el uso del vehículo privado para los despla-



mientos que no se dirigen a vivienda vacacional, sino a excursiones de día a playas y núcleos, sin incluir pernoctación.

La influencia de la demanda de la ciudad de Almería se deja sentir especialmente en los núcleos de Retamar-El Toyo, San Miguel de Cabo de Gata y San José (playas de Genoveses y Mónsul), mientras que se atenúa notablemente hacia el norte, donde los núcleos o destinos de baño son más pequeños, más lejanos y más separados entre sí (Escullos, Isleta, Rodalquilar, Las Negras).

Este umbral de demanda local ha experimentado un fuerte incremento de población en las últimas décadas, lo que explica sin duda el aumento de la afluencia a playas y núcleos del Parque Natural que se ha hecho patente en los últimos años. También ha aumentado la población de los municipios receptores de Níjar y Carboneras, especialmente la del primero, que se ha doblado en los últimos 15 años y registra la segunda tasa de crecimiento demográfico de toda la provincia, después de la del municipio de Roquetas de Mar. Del mismo modo, ha aumentado la población residente en los núcleos situados dentro del Parque, aunque su número sigue siendo muy bajo (1.500 en el municipio de Almería, 3.500 en el municipio de Níjar, 450 en el de Carboneras, para un total de 5.500 habitantes dentro del Parque).

En conclusión, la distribución de la población en los distintos umbrales de demanda analizados señala un fuerte protagonismo de la demanda local, con un patrón de afluencia marcadamente estacional, la extraordinaria debilidad del umbral de demanda «regional» (el de la zona entre las isocronas de 60 y 120 minutos), que coincide con el vacío demográfico del sureste, y una demanda remota que solo se desplaza en periodos vacacionales.

La consecuencia de estos factores es la acusada estacionalidad, con problemas de congestión estival. Esta estacionalidad dificulta el desarrollo de servicios terciarios y turísticos de calidad, y provoca una generalizada decepción de las expectativas de viajeros y turistas que acuden atraídos por la singularidad física, paisajística y territorial de este destino. Un problema agudo y un reto para la gestión estratégica de este territorio.

PLAZAS TURÍSTICAS TOTALES POR TIPO DE ESTABLECIMIENTO (2011)						
MUNICIPIO	Plazas Hoteles	Plazas Hostales	Plazas Apartam.	Plazas Camping	Plazas rurales	Plazas Totales
Adra	188	150		248		586
Roquetas	12.642	205	2.313	2.268		17.428
El Ejido	1.467	313	2.162			3.942
Vícar	253					253
Enix	318					318
Almería	4.776	293	24	707		5.800
Níjar	925	679	359	1.852	168	3.983
Carboneras	271	264	236			771
Mojácar	5.200	264	2.611	1.234	42	9.351
Garrucha	12	254				266
Vera	3.262	36	1.330			4.628
Cuevas	33	174	339	404		950
Pulpí	92	104	91			287
TOTAL PROVINCIA	29.439	2.736	9.465	6.713	210	48.563

EVOLUCIÓN DE NÚMERO DE PLAZAS DE ALOJAMIENTO TURÍSTICO 1991-2011					
MUNICIPIOS	1991	1996	2001	2006	2011
El Ejido	3.075 100	6.140 199	6.194 201	1.797 58	1.780 58
Roquetas de Mar	9.599 100	10.902 114	11.664 121	15.386 160	15.115 157
Almería	1.851 100	1.803 97	2.482 134	4.839 261	5.776 312
Níjar	495 100	1.423 287	2.497 504	3.350 677	3.624 732
Mojácar	2.383 100	2.523 105	4.586 192	6.698 281	6.740 282
Vera	3.509 100	3.421 97	3.509 100	4.930 140	3.298 94
TOTALES	20.912 100	26.212 125	30.932 148	37.000 177	36.333 174

2.3. La oferta. Análisis de la planta turística

El primer componente de la oferta de acogida es la planta turística, dentro de la que aquí prestaremos especial atención a las plazas de alojamiento, en todas sus categorías.

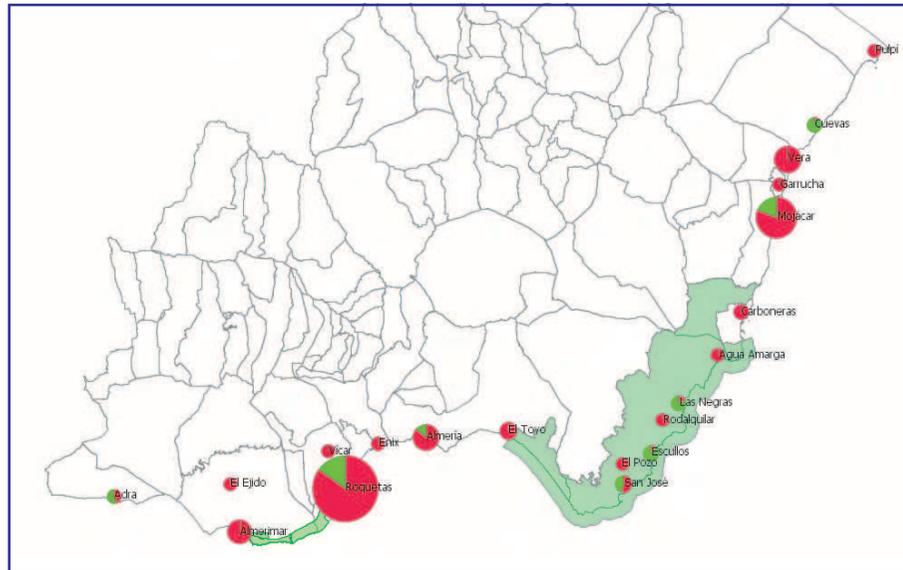
En la tabla aparecen registrados los datos correspondientes a 2011, de los municipios litorales de la provincia de Almería, por tipo de establecimiento. En el total provincial, la oferta de plazas de alojamiento es de algo más de 48.000, de las que el 60% corresponden a establecimientos hoteleros, aproximadamente el 20% a apartamentos turísticos registrados, el 12% a camping y el resto a hostales y alojamientos rurales.

Geográficamente, la principal base hotelera de la provincia es Roquetas de Mar, con el 30% de las plazas totales y el 40% de las hoteleras, seguida de Mojácar, Almería y Vera.

En la evolución de los últimos veinte años, se aprecia un estancamiento de lo que podríamos considerar «bases turísticas maduras», con datos negativos en el periodo 2006-2011 para Roquetas, Mojácar, El Ejido y Vera, mientras que los municipios de Almería y Níjar mantienen tasas de crecimiento sostenidas. En el total del periodo analizado (1991-2011), la mayor tasa de crecimiento corresponde a Níjar, si bien hay que señalar que su número de plazas de partida en el periodo era excepcionalmente bajo.

En el municipio de Almería, el gran salto se produce en el periodo 2001-2006, donde el impacto de los Juegos del Mediterráneo llevó a doblar las plazas hoteleras. Hay que destacar que de las 4.776 plazas hoteleras del municipio de Almería, aproximadamente 1.500 corresponden a los hoteles del Toyo, en las puertas del Parque Natural, situándose prácticamente el resto en la ciudad, y una pequeña parte dentro del Parque, en la localidad de San Miguel de Cabo de Gata.

A pesar de sus datos evolutivos, la oferta del municipio de Níjar sigue siendo pequeña, especialmente en plazas hoteleras, aportando tan solo el 3% del total provincial. Este



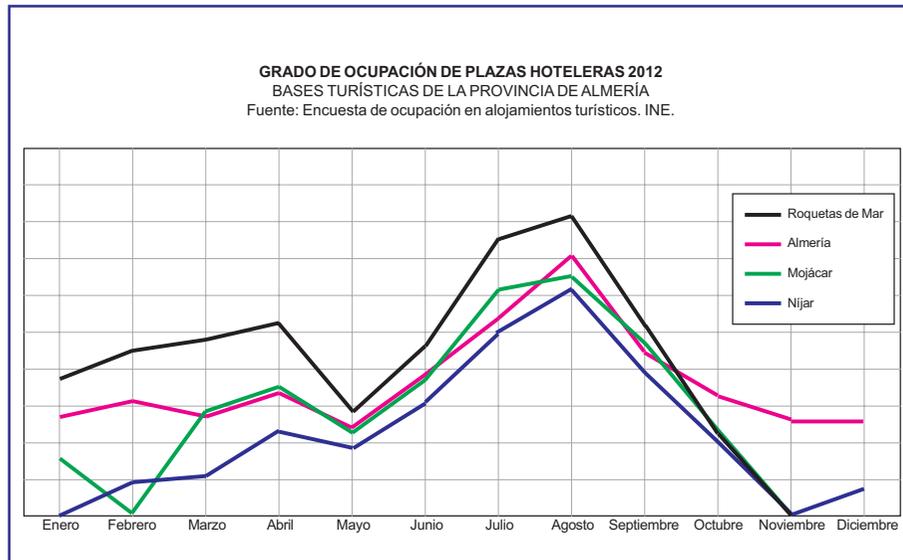
Localidades turísticas costeras. Estructura del alojamiento

dato contrasta con la oferta nijareña en plazas de camping, constituyéndose en la segunda base turística de la provincia en este tipo de alojamiento.

El municipio de Carboneras presenta unas cifras poco significativas, tanto en el total provincial como en el contexto de la oferta turística del Parque.

En el gráfico de sectores queda claramente reflejado este reparto geográfico y por tipo de alojamiento en la provincia, observándose el pequeño tamaño de las bases turísticas del Parque Natural en relación al total, así como su relativa especialización en plazas de camping. Los sectores señalan en verde las plazas de camping, y en rojo el resto de las plazas de alojamiento.

El número de plazas turísticas dentro del Parque no alcanza al 10% de la oferta total de la provincia, lo que resulta llamativo si consideramos el fuerte protagonismo que tiene su imagen en los materiales promocionales turísticos.



Grado de ocupación de plazas hoteleras (solo hoteles). 2012

Si analizamos el grado de ocupación de las plazas hoteleras en 2012, podemos constatar como los alojamientos del municipio de Níjar registran las tasas de ocupación más bajas a lo largo del año, señalando también una tendencia estacional más acusada que en el resto de las bases turísticas de la provincia, lo que sin duda es consecuencia del pequeño tamaño de los establecimientos y de las dificultades de comercialización, que impiden una optimización de su uso.

A partir de estos datos, podemos concluir que la oferta turística del Parque Natural es de pequeño tamaño, con cierta especialización en camping y con un comportamiento más estacional que en el resto de la provincia. Sin embargo, el dato más significativo es que la contribución que hacen los turistas que se alojan en el Parque a la congestión estival es muy pequeña, aunque sin duda son el segmento de la demanda que más sufre esos desbordamientos.



2.4. La oferta. Capacidad de acogida en núcleos y playas

Además de la planta turística convencional, es evidente que las distintas localidades del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, y especialmente las costeras constituyen un destino tradicional de vacaciones y veraneo. Estos usos se desarrollan en viviendas privadas. La actividad vacacional se desarrolla por los propietarios de las viviendas, que la usan como residencia secundaria o de ocio. Pero parte de ese parque de viviendas privadas se utilizan también como alojamientos turísticos encubiertos, lo que podemos denominar «veraneo».

Estos usos no son exclusivos ni excluyentes, y su opacidad dificulta una estimación del volumen de visitantes que recurren a esta forma de estancia. Lo que si conocemos es el número de viviendas, y otro dato que puede resultar más objetivo: la superficie de techo residencial. Este dato, elaborado a partir de la cartografía digital disponible más reciente, y mediante una explotación basada en S.I.G. nos permite acercarnos a una estimación fiable del número de personas que pueden pernoctar bajo techo en las distintas localidades del Parque Natural, fuera de los establecimientos turísticos.

De esta manera, estamos en condiciones de estimar la capacidad de acogida total del conjunto de los núcleos del Parque, incluyendo residentes (dato conocido por los padrones municipales), veraneantes+vacacioneros (el resultado de descontar los residentes del total de habitantes que caben bajo techo residencial) y turistas (los que ocupan plaza en establecimientos turísticos registrados). Como no se puede cuantificar el número de veraneantes y vacacioneros, convencionalmente vamos a asignar el 50% de la cabida bajo techo residencial descontando los residentes empadronados a cada una de estas categorías.

Esta aproximación cuantitativa es de gran importancia para contrastarla con el flujo de visitantes a playas, que se ha elaborado a partir de conteos a distintas horas y días en cuatro playas del municipio de Níjar. Esto nos permitirá elaborar hipótesis ajustadas de

ESTIMACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DE LOS NÚCLEOS DEL PARQUE NATURAL CABO DE GATA-NIJAR (2011)								
Núcleo	Municipio	Residentes 2011		M2 techo	Población bajo techo	Plazas hoteleras	Cabida total (población bajo techo + plazas hoteleras)	
San Miguel	ALMERIA	1.499	1.524	151.835	4.846	925	5.771	5.796
Mazarrulleque		20					20	
Rambla Morales		5					5	
Agua Amarga	NÍJAR	424	3.729	52.140	1.667	244	1.911	18.036
Fernán Pérez		349		23.200	740	20	760	
Hortichuelas		104		16.090	522	15	537	
Las Negras		373		98.715	3.158	911	4.069	
Pozo de los Frailes		482		27.542	880	106	986	
Rodalquilar		195		23.826	760	124	884	
San José		1.012		155.773	4.972	1.394	6.366	
Pujaire		554		26.359	841	25	866	
La Isleta		236		19.153	611	1.046	1.657	
El Argamasón		CARBONERAS		149	407			
El Cañarico	24						24	
La Cueva del Pájaro	58						58	
El Cumbretero	70						70	
Gafares	21						21	
Mesa Roldán	19						19	
El Saltador Alto	14						14	
El Saltador Bajo	52						52	
TOTALES		5.660			18.997	4.810	23.807	

las características del flujo de usuarios a las playas, núcleos y espacios litorales del Parque Natural, y su relación con la estancia en este espacio.

Los núcleos con mayor capacidad de acogida son San José y San Miguel de Cabo de Gata, que incluye La Almadraba. Le sigue el núcleo de Las Negras, donde se contabilizan también las plazas del camping de la Caleta. A considerable distancia, Agua Amarga y La Isleta, donde quedan consignadas las plazas del complejo turístico de Escullos. El resto de núcleos no supera la cabida de 1.000 personas.

La cabida total se estima calculando el número de personas que caben bajo techo residencial privado (residentes estables, veraneantes y «vacacioneros»), y sumándole el número de plazas hoteleras disponibles, en todas sus categorías. Se dibuja así un panorama que indica cuantas personas pueden pernoctar en los núcleos del Parque en punta de ocupación. De cada 10 personas, 2 son residentes estables, otras dos serían turistas, 3 serían veraneantes (residentes estacionales) y otros tres estarían de vacaciones en viviendas alquiladas no registradas.

La evolución del techo residencial ha sido claramente creciente en las últimas décadas, si bien no es previsible que crezca significativamente en el futuro, por las restricciones para el crecimiento de los núcleos incluidos dentro del Parque Natural. Este incremento del techo residencial si ha producido un desbordamiento de la capacidad óptima de acogida de las playas. No obstante, conviene no olvidar que todos los contingentes contribuyen, en distinta medida, a la afluencia a las playas y espacios litorales del Parque Natural y que es la coincidencia en el tiempo de estos distintos grupos humanos la que produce los desbordamientos.

ESTIMACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA EN PLAYAS						
PLAYAS	Longitud	Fondo área reposo asignada	Superficie	M2/ usuario	Capacidad	Zonas
Torre García	2.150	5	10.750	25	430	11.527
Amoladeras	3.330	5	16.650	25	666	
San Miguel-Salinas	5.036	10	50.360	15	3.357	
Almadraba-Fabriquilla	3.492	20	69.840	10	6.984	
Corralete	226	10	2.260	25	90	
Genoveses-Mónsul	2.440	20	48.800	25	1.952	6.580
San José	420	40	16.800	10	1.680	
Cala Higuera	113	10	1.130	25	45	
Escullos	392	20	7.840	25	313	
Isleta-Bco. del Negro	399	10	3.990	25	159	
Carnaje	176	10	1.760	25	70	
Playazo	500	20	10.000	25	400	
Las Negras	350	10	3.500	15	233	
San Pedro	190	10	1.900	25	76	
El Plomo	230	10	2.300	25	92	
Agua Amarga	520	30	15.600	10	1.560	
Los Muertos	760	20	15.200	25	608	872
Algarrobico	660	10	6.600	25	264	
TOTALES	21.384	13,58	290.480	14,91	18.979	

Para el cálculo de la capacidad de acogida de las playas, se han utilizado estándares internacionales que indican que debe asignarse 10 m2 de playa por usuario en playas urbanas, equipadas y ordenadas y no menos de 25 m2/usuario en playas no urbanas de entornos naturales.

Midiendo la longitud del arco de playa y asignándole un fondo al área de reposo, que también es distinto entre playas urbana y no urbanas, se calcula el óptimo máximo de utilización. Esta cifra indica cual sería el máximo número de bañistas que debería haber en cada playa según sus características, para que la experiencia de baño o estancia en playas de un espacio natural no se viera violentada por una densidad excesiva.

Además, estas estimaciones nos permiten comparar la curva del flujo de afluencia a playas con la cabida en núcleos y establecimientos turísticos, y podremos incorporar un nuevo componente a ese flujo de visitantes: los excursionistas, usuarios de las playas y espacios litorales que no pernoctan bajo techo residencial ni turístico en las localidades del Parque.

De la relación entre cabida de los núcleos y de las playas, cabe destacar que en la zona del Parque del municipio de Almería, la capacidad de las playas es mayor que la de población bajo techo, mientras que en el de Níjar la cabida de los núcleos triplica la de las playas, según el óptimo de utilización establecido.

2.5. El flujo de visitantes. Segmentos y calendario

La caracterización del flujo de visitantes es el objetivo de este análisis, y el objeto de gestión que debe permitir superar la inadecuación recurso-uso que motiva este documento. Se trata de evaluar conductas, motivaciones de visita y modos de desplazamiento para anticipar la respuesta que puede tener cada uno de los segmentos de visitantes de playas, núcleos y espacios litorales a distintas medidas de ordenación y gestión.

Del conjunto de población que se da cita en la temporada de verano en los núcleos, playas y espacios litorales del Parque Natural, podemos identificar los siguientes segmentos:

a) PROPIETARIOS

- **residentes**. Corresponde con los habitantes que tienen su residencia principal en alguna localidad del Parque Natural. Se cuantifican a través del Padrón Municipal de Habitantes. Es un contingente reducido (5.660 habitantes en 2011), variopinto y poco preciso. Se da todo tipo de situaciones, desde residentes no empadronados, empadronados no residentes, residentes a tiempo parcial, residentes fuera de temporada... . Contienen un núcleo reducido de familias enraizadas en la zona desde hace generaciones, cuya principal fortaleza es la tenencia de suelo, y se vinculan a la gestión de suelo, alquiler de alojamientos y terciario básico; pobladores de muy distintas procedencias asentados desde hace décadas, vinculados con actividades profesionales o artísticas que pueden desarrollar desde sus localidades de residencia; una nueva población volátil y en rotación, muy vinculada con nuevos servicios terciarios. A pesar de la poca precisión de los datos padronales, este es un contingente muy poco elástico, y constituye el sustrato social de este territorio a lo largo de todo el año.

- **residentes estacionales o «vacacioneros»**. Son propietarios de viviendas en las distintas localidades del Parque que las utilizan como residencia secundaria o de ocio, y que tienen un cierto nivel de enraizamiento con el sitio, bien porque proceden de familias tradicionales de la zona o bien porque su fidelidad al sitio se ha asentado con el paso del tiempo.



Una parte de estos residentes estacionales tienen su residencia principal en Almería, otra parte en distintas ciudades o zonas del Estado o la Unión Europea. Su frecuentación está afectada por su lugar de residencia principal. Pueden dar en alquiler ocasionalmente sus viviendas, por lo que su techo puede asignarse a vacacioneros o veraneantes indistintamente. Su modo de desplazamiento es el vehículo privado, ya que el «programa» de actividades vacacionales incluye múltiples desplazamientos en la zona, a otros núcleos y playas, que no están atendidas por servicios de transporte público, y que es difícil que se ofrezca por las características topológicas y de densidad de gran parte del ámbito de análisis.

b) USUARIOS EN ROTACIÓN

- **veraneantes.** Pasan periodos alojados en viviendas de alquiler, especialmente en la temporada de verano, de ahí su apelativo. Este contingente tiene en común con los turistas su rotación, pero se parecen más a los residentes estacionales por su tiempo de estancia. Está compuesto por una parte que orienta su estancia al ocio y a las actividades recreativas o de descanso, y otra parte que se dedica al trabajo de temporada, y que constituye el personal laboral de los distintos servicios turísticos o terciarios. Estos últimos, cuando se alojan dentro del Parque tienden a hacerlo en las localidades del interior, por una cuestión de precio. Cada vez más este contingente laboral se cubre con personal de localidades cercanas, aunque exteriores al Parque Natural, con lo que el segmento de veraneantes cada vez está más nutrido por población en ocio. Este contingente es creciente, pero está limitado por el techo residencial disponible. Su modo de desplazamiento es el vehículo privado, y su trasvase a otros medios de desplazamiento es difícil, por las características del destino, por sus tiempos de estancia y por la logística que acompaña a este tipo de desplazamientos (traslado de enseres de la residencia principal a la temporal).

- **turistas.** Usuarios que acuden a la zona atraídos por su singularidad y su prestigio, y que consumen productos turísticos, alojándose en establecimientos turísticos registrados. No viajan en grupos organizados, sino que contratan personalmente los servicios de alojamiento y gestionan su desplazamiento. Este desplazamiento se da en vehículo privado cuando su

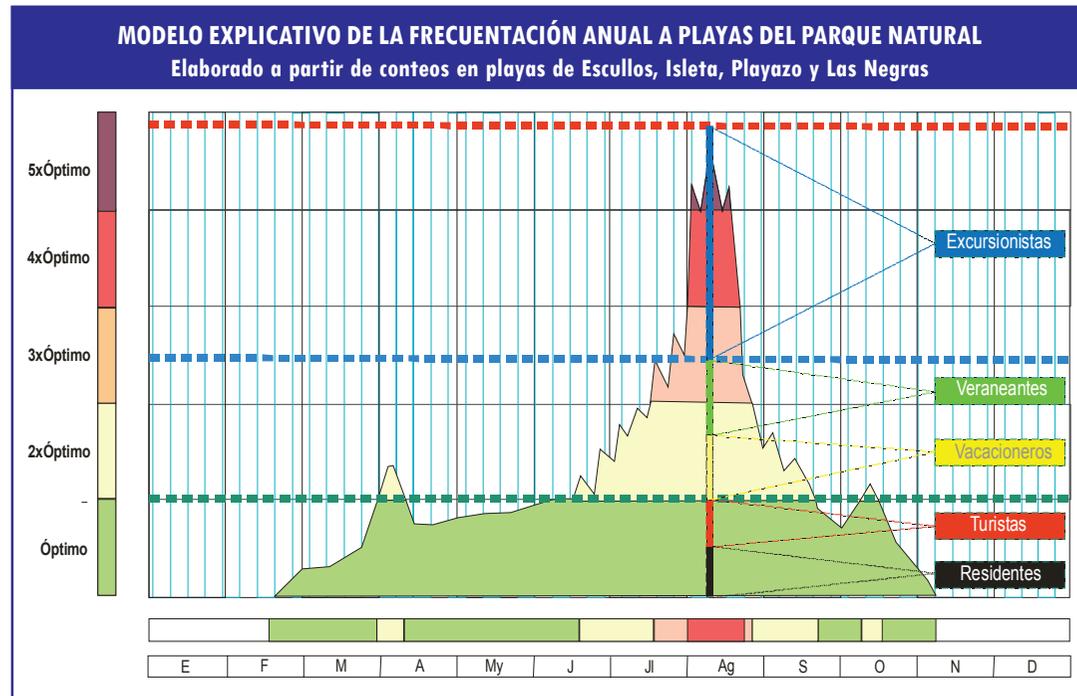
procedencia es cercana o en avión, ferrocarril o autocar cuando su procedencia es más remota. En este último caso, es frecuente el alquiler de vehículos, por lo que finalmente comparecen en el destino como usuarios de vehículo privado. El número de integrantes de este segmento es creciente, en la medida en que aumenta el número de plazas turísticas en el Parque Natural.

c) USUARIOS DE DÍA

- **excursionistas**. Se considera aquí excursionista al usuario que disfruta de una experiencia en playas, núcleos o espacios litorales del Parque Natural sin pernoctar en él. Su procedencia es múltiple, ya que pueden ser residentes locales o provinciales de fuera de los núcleos del Parque, o veraneantes, vacioneros o turistas de otras bases turísticas. Por su composición y motivaciones, este es un segmento sumamente elástico, pero tiene un comportamiento muy estival, lo que agudiza la fuerte estacionalidad del flujo de visitantes. Sin embargo, este es el segmento que más hay que trabajar para luchar contra la estacionalidad, puesto que su ausencia invernal solo puede achacarse a un hábito cultural sobre el que se puede intervenir. Actualmente hay una mayoría de usuarios de vehículo privado, aunque este también es el contingente que más fácilmente se puede trasvasar a transporte público, aunque no sea regular.

Como todos estos usuarios demuestran una orientación veraniega y playera, una buena manera de estimar la intensidad, la segmentación y la distribución en el tiempo de los flujos de visitantes es contabilizar el número de bañistas presentes en las playas de la zona.

A partir de conteos de vehículos y sombrillas realizados a lo largo de un año en cuatro playas de la zona central del municipio de Níjar, se ha elaborado un modelo interpretativo de la frecuentación a las playas, que permite analizar la distribución en el tiempo y la intensidad de uso en relación con el óptimo de utilización que se ha definido teóricamente para cada una de las playas.



El modelo refleja la estructura de la estacionalidad de la temporada de baños, con puntas muy acusadas en la primera quincena de agosto, especialmente los fines de semana, y con un pico destacado en el puente central del mes (la virgen de agosto).

Debemos considerar que en cada momento de esta curva anual, hay una columna de usuarios de playas compuesta por un porcentaje cambiante de cada uno de los segmentos o contingentes analizados. El único segmento rígido es el de residentes. Todos los demás contribuyen al crecimiento de la columna, puesto que sus motivaciones de visita y su pauta de frecuentación son coincidentes.

La población bajo techo excluidos los residentes es elástica, pero tiene una cabida máxima que hemos estimado en el cuadro correspondiente.

Si consideramos una hipótesis de «techo lleno» durante la temporada estival, por cada diez bañistas que han pernoctado en los núcleos del Parque, hay otros seis que se pueden considerar excursionistas, puesto que solo pasará el día en el Parque, sin pernoctar en él. En los fines de semana de julio y agosto, puede calcularse que hay diez excursionistas por cada diez bañistas que han dormido en el Parque. En relación al óptimo de utilización de las playas, éste se alcanza sumando los residentes y los turistas. Si añadimos veraneantes y vacacioneros, pasaremos del nivel 100 (óptimo de utilización), al 250. Sumados los excursionistas, pasamos al 400 durante la temporada con puntas de hasta 500 en fines de semana de julio y agosto.

Aunque el óptimo de utilización es una magnitud teórica, los niveles de desbordamiento que quedan reflejados en el modelo interpretativo señalan una problemática aguda, que se constituye en el objeto de intervención de este documento.

SIMULACIÓN DEL ÓPTIMO DE UTILIZACIÓN DE EL PLAYAZO DE RODALQUILAR



Para la estimación del número de bañistas, se ha procedido al conteo de vehículos estacionados en las playas de Escullos, Isleta, Playazo de Rodalquilar y Las Negras. Se ha asignado un promedio de 2 usuarios por vehículo. Complementariamente, se han contado en las mismas playas y en distintos periodos el número de sombrillas, resultando una altísima correlación coche-sombrilla, lo que permite validar el promedio de usuarios por vehículo.

Uno de los resultados de la aplicación de estos estándares para la estimación es que la superficie ocupada por bañistas es sensiblemente coincidente con la superficie ocupada por vehículos aparcados.

En la ilustración, las dos fotografías representan una ocupación correspondiente al máximo del «óptimo». 200 sombrillas y 200 vehículos aparcados en el Playazo de Rodalquilar, cuyo óptimo de utilización calculado es de 400 bañistas. Para este momento óptimo, que corresponde con el principio y final de la temporada estival (junio y septiembre), se ha asignado un porcentaje por colores de sombrilla según segmento de usuarios. En la fotografía inferior, se han ordenado por contingentes para facilitar la visualización de los distintos componentes. En negro aparecen las sombrillas de los residentes. En rojo, los turistas. En amarillo, los residentes estacionales o «vacacioneros». En verde los veraneantes. En azul, los excursionistas. Estos porcentajes, como se ha señalado, cambian en los distintos momentos de la temporada. Los protagonistas de las puntas de ocupación son los excursionistas, el componente más elástico de los visitantes.

Se ha consultado los datos de intensidad de tráfico en la red viaria, pero la escasa densidad de los aforos y sus características temporales no permiten precisar más las características de los flujos de visitantes. Este

MAPAS DE TRÁFICO

Los mapas señalan las mediciones en las estaciones de aforo de la red secundaria de carreteras de Andalucía en el periodo 2006-2011. No hay estaciones permanentes en el entorno del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. Existe una estación primaria (toma de datos 24 días al año, en seis grupos de cuatro días, que incluyen dos laborables, un sábado y un domingo, tomados cada dos meses) y varias estaciones secundarias (toma de datos 6 días laborables al año, uno cada dos meses). Las estaciones de referencia son Retamar (primaria en 2006, 2009 y 2010, secundaria en 2007, 2008 y 2011), Boca de los Frailes (primaria en 2007, 2008 y 2011, secundaria en 2006, 2009 y 2010) y las secundarias de Piqueras (salida de Campohermoso hacia Las Negras) y el Llano de D. Antonio, en el acceso a Carboneras. La evolución de los datos, en el contexto del uso general de las carreteras, puede interpretarse como más estable que en las estaciones que no registran fluctuaciones estacionales, lo que señalaría un incremento de los desplazamientos de motivación turística, vacacional o excursionista. Esta interpretación concuerda con las estimaciones de acceso de vehículos a playas en temporada.

es un punto importante dentro de la batería de indicadores de seguimiento que habrá que disponer para acompañar la gestión de la movilidad y demás aspectos de la gestión territorial y de posicionamiento estratégico.



2006



2007



2008



2009



2010



2011

3.- Diagnóstico de problemas

3.- Diagnóstico de problemas



Paseo marítimo de San José



Camino a La Almadraba de Montealevo

3.1. Un problema complejo

La situación que se ha caracterizado tiene múltiples manifestaciones, implicaciones y consecuencias. Constituye un problema complejo, puesto que su comprensión más allá de lo evidente no es fácil, y porque alguna de sus manifestaciones trae causa de procesos diferidos en el tiempo y en el espacio. Parece un problema de movilidad, pero en realidad la crisis de movilidad es la manifestación de un desbordamiento de modelo territorial que no se ha sabido gestionar para conseguir las finalidades que se pretenden. Parece un problema de ordenación de playas, pero en realidad el desbordamiento amenaza por igual la calidad objetiva y la percepción de calidad en playas, núcleos y otros espacios litorales. Parece un problema de movilidad terrestre, pero lo cierto es que con una creciente frecuencia se demuestra conflictivo también el uso del medio marino, para la navegación, acercamientos y distintas actividades náuticas, pesqueras y deportivas. Parece un problema de congestión, pero en realidad tiene otra cara, la desolación fuera de la temporada de baños, tan agudo y complejo de abordar como el de la congestión. Parece un problema que haya que atajar desde la normativa, pero en realidad la gran carencia es de liderazgo de proyecto, que no encuentra lugar institucional en el que desarrollarse. Parece un problema de ordenación y gestión a cargo de los poderes públicos, pero en realidad es un problema que afecta a la sociedad en su conjunto, y que solo podrá superarse con un ejercicio de cohesión social en torno a objetivos estratégicos y valores, culturales y simbólicos, compartidos.

En resumen, se trata de una **inadecuación** entre los valores y singularidades del sitio y el uso a que se ve sometido.

3.2. Aspectos del problema

Esta inadecuación tiene cuatro aspectos o dimensiones principales:

EFECTOS AMBIENTALES DE LA FRECUENTACIÓN A PLAYAS

(En las Memorias Anuales de Gestión del Parque Natural)

Aire
Contaminación acústica (perturbación de la fauna)
Aumento de partículas de polvo en suspensión por paso continuado y a velocidad inadecuada (asfixia de la vegetación y fauna circundante)
Suelo
Aumento de la producción de Residuos Sólidos Urbanos con la consiguiente alteración de los hábitats naturales por sobrenitrificación
Riesgo de vertidos de aceite y otros derivados de vehículos motorizados
Erosión del suelo por el paso continuado de vehículos y el pisoteo de los visitantes
Agua
Contaminación de pozos y masas de aguas subterráneas por un aumento de la producción de residuos sólidos urbanos y vertidos de aceites y otros
Aumento del consumo de agua para el mantenimiento de las labores de compactación y control de partículas en suspensión
Biota
Aumento del riesgo de incendios
Fragmentación de hábitats naturales prionarios por el aumento del pisoteo fuera de los caminos habilitados
Invasión de vehículos en áreas colindantes a aparcamientos habilitados que contienen hábitats naturales
Perturbación de hábitats marinos, de la flora y la fauna local por presencia humana descontrolada
Interrupción prolongada de infraestructuras lineales frecuentadas por fauna (reptiles, mamíferos...) que encuentra su máxima actividad biológica en época estival (efecto barrera)

- **dimensión ambiental.** Determinados factores ambientales sufren impactos intensos y desproporcionados como consecuencia de la forma de acceso y estancia en las playas, núcleos y espacios litorales del Parque Natural.

- erosión
- pérdida de cubierta vegetal
- emisión de polvo
- emisión de ruidos
- emisión de gases de escape
- deterioro de fondos marinos por fondeo
- generación de residuos sólidos
- contaminación de origen orgánico
- congestión de tráfico y movilidad urbanas
- deterioro de la escena urbana y pérdida de calidad estancial

- **dimensión funcional.** Las playas, núcleos y zonas litorales no tienen capacidad para atender las demandas a que se ven sometidas, produciendo situaciones de riesgo e insatisfacción.

- Incomodidad
- Peligrosidad
- Insatisfacción
- Frustración
- Riesgos
- Conflicto entre modos de transporte

- **dimensión estratégica.** La situación actual, que se ha venido agudizando en los últimos años, deteriora la imagen de marca-territorio, y somete un sitio singular a una dinámica vulgar y banal, dificultando el desenvolvimiento



Residuos junto a zona de aparcamiento de playa



Acumulación de vehículos junto al Playazo

del sector de servicios de calidad, que deberían contribuir a consolidar el prestigio de los ENP y el cumplimiento de sus promesas.

- Deterioro de la imagen de la zona
- Decepción entre los usuarios
- Empobrecimiento y devaluación del prestigio del destino
- Escasa rentabilidad social y económica

- **dimensión institucional.** La sociedad en su conjunto se muestra sorprendida e incómoda por la evolución de la situación. Esta incomodidad, que refleja la insatisfacción de los distintos segmentos de usuarios y agentes económicos y sociales implicados por esta situación, no es fácil de canalizar. La sensación generalizada es la de añorar otros tiempos, más prometedores, en los que no se había llegado a este nivel de saturación y parecía posible la realización de las expectativas de todos y cada uno de los implicados. Falta un relato que clarifique que es precisamente el cumplimiento de todas esas expectativas, a menudo contradictorias, sin una gestión estratégica armonizadora, la que ha provocado esta situación. Entre tanto, los poderes públicos prefieren habitar su «metarrealidad» competencial y administrativa, en vez de enfrentarse a una realidad compleja, que contiene más posibilidades de conflicto que de éxito y recompensa.

3.3. Un escenario crítico: la devaluación del capital territorial

En términos operativos, puede definirse la situación actual como de crisis del capital territorial, fruto de su inadecuada gestión. El modelo tradicional de gestión, en que todo el capital es ofrecido por la naturaleza, y la demanda (usuarios, negocios...) actúan contra el valor de ese capital con el límite de la regulación ambiental, se ha visto superado por la intensidad y la motivación de esa misma demanda, que genera una acelerada pérdida de valor del capital territorial de partida.



El Playazo, desde el cerro del Romero



Pista rodada junto a la playa del Dedo

Hay que plantearse un nuevo modelo de gestión, en el que los poderes públicos y el sector empresarial intervengan en la generación de valor del capital territorial, ofreciendo bienes y servicios que prestigien a los ENP, y que permitan un uso que no produzca deterioro en el capital inicial. La eficacia de la acción de los distintos agentes requiere un nuevo planteamiento de su *modus operandi*.

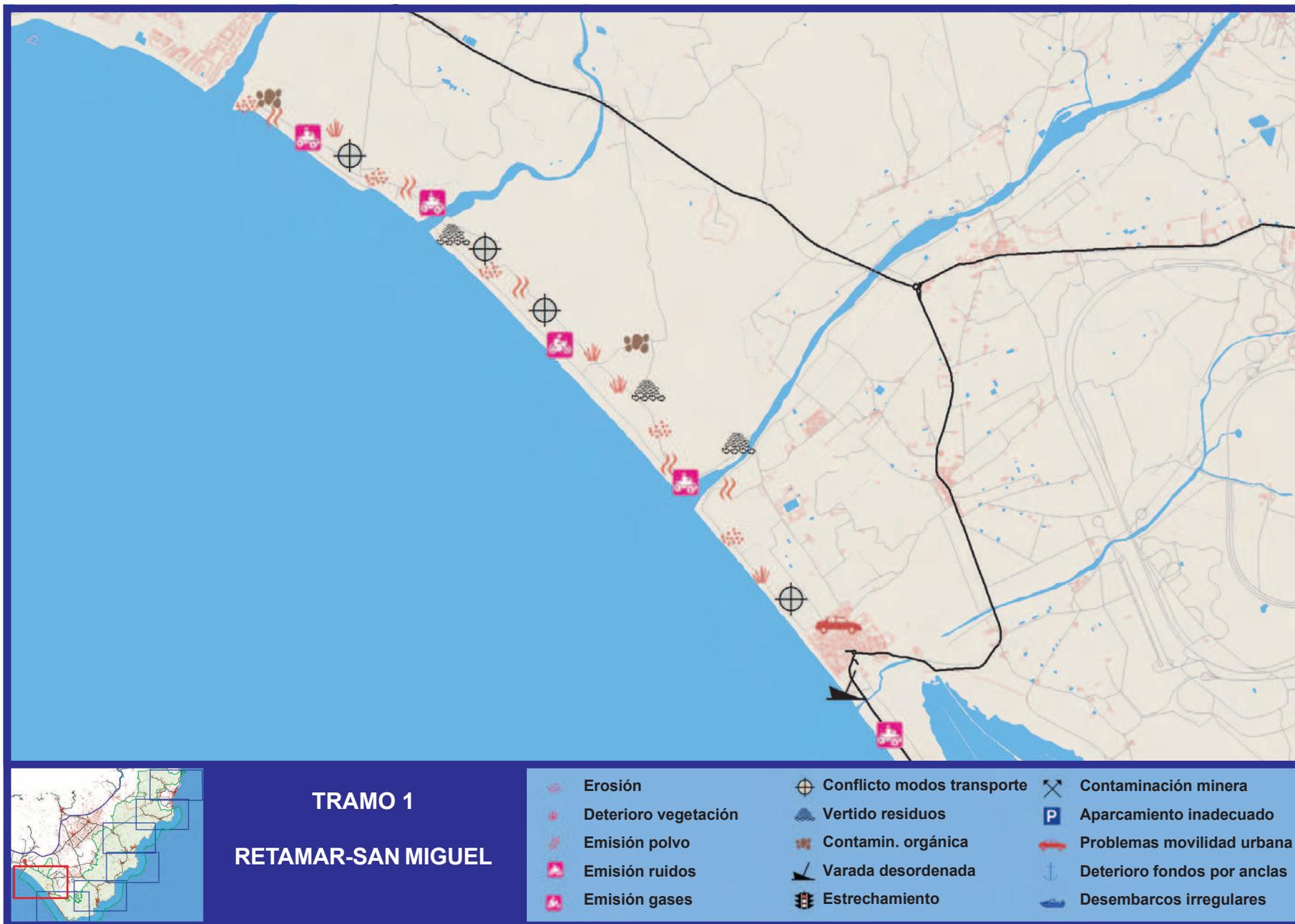
El propósito de ese nuevo modelo debe ser gestionar experiencias. Y las experiencias deben ser singulares, como lo son los espacios donde se producen.

Hay que intervenir sobre las conductas y las motivaciones individuales y colectivas. Esta intervención generará fricciones, por la fuerte inercia de estos factores culturales. De ahí la importancia de que las acciones estén incardinadas en una estrategia, y que esta sea comprensible y asimilable por los distintos usuarios. De ahí, también, la crucial importancia de la comunicación y la participación social.

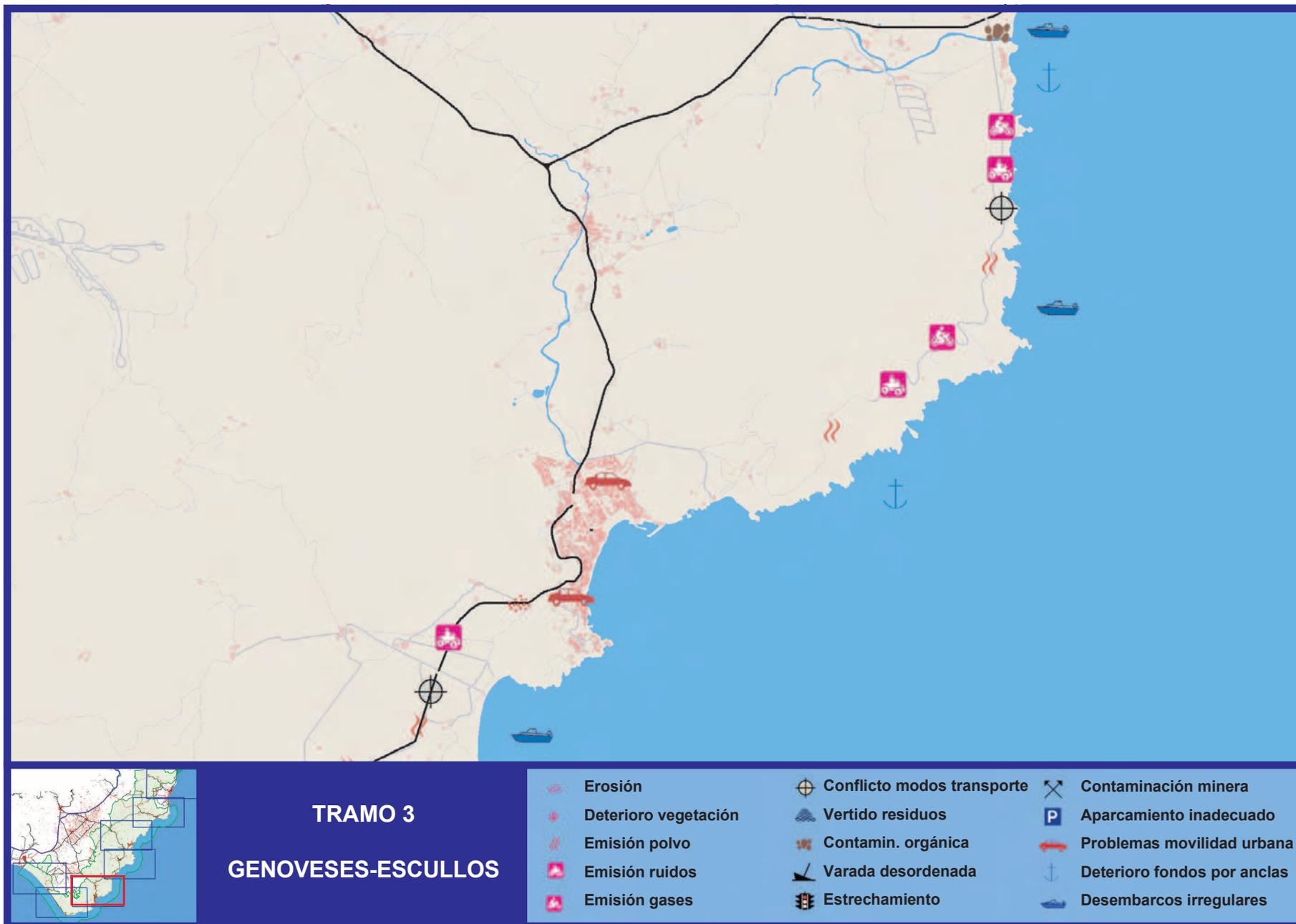
3.4. Cartografía de diagnóstico

En las páginas siguientes se incluye una expresión cartográfica de los aspectos de diagnóstico que tienen una dimensión física más evidente, de manera que pueda apreciarse la distribución geográfica de esos aspectos. Esa distribución geográfica obedece a:

- las características físicas de las playas, núcleos y espacios litorales. La principal diferencia morfológica se sitúa a ambos lados del Cabo de Gata, con una estructura de playa lineal en entorno sedimentario de la bahía de Almería, y una estructura de cala encajada entre relieves volcánicos y arrecifales del resto del ámbito.
- las características topológicas de la red de movilidad, que dan una accesibilidad diferente a cada tramo de costa.
- la situación respecto a los núcleos de demanda, tanto los principales (la ciudad de Almería) como los secundarios (los distintos núcleos costeros del Parque)















4.- Objetivos y criterios de intervención

4.- Objetivos y criterios de intervención



Vela Blanca



Explanada junto al faro de Cabo de Gata

A la vista de la situación analizada y diagnosticada, los principales objetivos y criterios son:

- 1.- El objetivo principal del PGM es crear condiciones que permitan una adecuación entre la demanda de uso de los espacios litorales de su ámbito y las formas de gestión y ordenación de esos usos y actividades.
- 2.- Esta adecuación debe tener en cuenta, en primer lugar, la preservación del valor de los recursos naturales y garantizar que los usos en playas, núcleos y zonas costeras de los dos espacios naturales no causan deterioro en ese valor.
- 3.- La adecuación debe servir, también, para garantizar una experiencia singular de estancia en playas, núcleos y zona costera de los espacios naturales adecuada, satisfactoria y acorde con los valores que esta zona contiene.
- 4.- La garantía de esta experiencia singular es la mejor contribución que puede hacerse desde los poderes públicos a los habitantes y usuarios de este espacio, así como a los intereses de empresarios turísticos y del sector servicios.
- 5.- La gestión de esa experiencia tiene un aspecto central en el control de la movilidad y la accesibilidad, pero solo se conseguirá con un paralelo ofrecimiento de servicios avanzados, cuyo impulso y regulación requiere el concurso de otras administraciones públicas y del sector empresarial. La participación de esos agentes, públicos y privados, aconseja el diseño de un proceso de coordinación y co-decisión, diseño que debe constituirse en uno de los objetivos de la gestión estratégica de este espacio.
- 6.- En la constitución de un nuevo modelo de gestión en relación con el uso y disfrute de las playas y espacios litorales de los espacios naturales protegidos se abren numerosas oportunidades de negocio, para las que se necesita un marco regulador que debe estar incluido en el modelo.



«Primera línea de playa» en El Plomo



Mejor en bici

7.- Los hábitos y patrones de conducta de los usuarios de las playas tienen un fuerte componente cultural, que aconseja plantear una línea de trabajo de comunicación, participación y debate social sobre los principios generales y soluciones concretas del PG, que solo aportará soluciones eficaces si estas son comprendidas y apoyadas por la población.

8.- En relación con la movilidad y la accesibilidad, este PGM describe un modelo de movilidad sostenible, para que sirvan de referencia a la acción de la Administración Ambiental y del resto de las administraciones implicadas en función de su competencia. Este modelo incluye los siguientes aspectos.

- Indicación del límite de acercamiento del vehículo privado a la ZMT en cada zona o tramo.
- Disposición y dimensionamiento indicativos de las zonas de estacionamiento de vehículos.
- Localización indicativa de módulos de servicio diurno a playas.
- Medidas para el fomento de modos de transporte alternativo (colectivo, bici, pie).

9.- En relación con la gestión de servicios, el PGM establece posibles ubicaciones para los módulos de servicio, y una indicación de los contenidos de su oferta, distinguiendo los básicos, los complementarios y los avanzados, y las playas y zonas de costa donde deben ofertarse cada uno de ellos, en atención a sus características y afluencia

La nueva situación hacia la que deben tender las iniciativas del PG debe caracterizarse por los siguientes rasgos:

La promesa de una experiencia singular acorde con la singularidad y valor ambiental y paisajístico de las zonas costeras de los EENNPP del ámbito del PG debe verificarse preservando los valores presentes en el espacio, ofreciendo servicios de calidad y organizando la movilidad de una forma coherente con este objetivo.



**Correcta aproximación «en peine» a la playa
de Torre García**

El acercamiento final a las playas debe producirse a pié, en bici o en transporte colectivo.

Los servicios deben gestionarse y ofrecerse desde módulos integrados situados en la zona de estacionamiento de vehículos privados, lugar donde la experiencia singular comienza a realizarse.

Los costes de gestión de servicios y del funcionamiento del sistema deben repercutirse a los usuarios, mediante el establecimiento de precios públicos y la gestión en la forma que establezcan las administraciones implicadas.

Las formas de gestión de los servicios y su despliegue en el tiempo y en el espacio deben acordarse entre las administraciones con competencias concurrentes.

El tejido empresarial de los ámbitos de influencia socioeconómica de los EENNPP de este PG debe participar en la definición de los contenidos de los servicios básicos, complementarios y avanzados.

Es preciso desarrollar una campaña de información, sensibilización y participación ciudadana y de usuario con la puesta en marcha de las medidas del PG.

El conjunto de medidas necesarias para la organización de la nueva forma de acceso y disfrute a playas y zonas costeras debe articularse institucionalmente en los distintos instrumentos de ordenación, gestión y planificación del desarrollo sostenible.

Las formas de organizar la movilidad que aquí se proponen solo tienen sentido si se observan como una de las piezas para lograr los objetivos ya señalados. Su puesta en marcha desvinculada del resto de los objetivos puede percibirse como un filtro económico o una discriminación para limitar la demanda, lo que debilitaría a todas luces su comprensión y aceptación social.

5.- Hacia un modelo sostenible de gestión de la movilidad

5.- Hacia un modelo sostenible de gestión de la movilidad

5.1. Características del modelo

En atención a los elementos analizados, y a los objetivos y criterios que deben seguirse, la gestión de la movilidad debe orientarse a un modelo cuyas principales características son:



- los vehículos privados a motor deben alejarse de las playas (por extensión, del dominio público), evitando el deterioro de hábitats litorales sensibles, y contribuyendo así a un mejor disfrute de las playas y espacios litorales. Para ello, hay que localizar, adecuar y gestionar áreas de estacionamiento de playas que constituyan el límite terrestre de acercamiento de los vehículos privados a motor. Estas áreas de estacionamiento deben albergar las instalaciones necesarias para la prestación de servicios privados que contribuyan a una experiencia satisfactoria del uso costero de los espacios naturales. Paralelamente, y de la parte marítima, debe preservarse la zona de baños de la navegación, fondeo y acercamiento de embarcaciones a motor.

- En los núcleos costeros, hay que habilitar aparcamientos de disuasión que permitan liberar la trama urbana de la presión de vehículos privados a motor, generando espacios urbanos cualificados y libres de coches. Estos aparcamientos de disuasión deben ser también intercambiadores a transporte público o a bicicleta, para el acercamiento final a playas urbanas o no urbanas, dependiendo de la oferta de transporte público.

- En los colectores de la red viaria deben situarse otros intercambiadores, para bici o para transporte público donde haya servicio. Es fundamental que estos intercambiadores conecten con redes de carriles bici que permitan una movilidad recreativa y deportiva cualificada.

La idea final del modelo es dar oportunidades a los usuarios de dejar su vehículo a motor antes del acercamiento a las playas, para que este se produzca a pie (áreas de estacionamiento de playas) en transporte público o en bici (aparcamientos de disuasión e intercambiadores).



Este modelo conceptual debe adecuarse a la realidad física del espacio y a la topología de la red de desplazamientos.

La red viaria nos propone un esquema en el que podemos distinguir diferentes elementos:

- el colector es el elemento de la red viaria que permite la circulación entre los diferentes núcleos y emplazamientos litorales. Su principal característica en este ámbito es que discurre a una distancia muy variable de la línea de costa (muy cercana en los tramos Escullos-Isleta y Los Muertos-Algarrobico; intermedia en el tramo Almería-Torre Marcelo e Isleta-Hortichuelas y lejano en los tramos Torre Marcelo-Pozo de los Frailes y Hortichuelas-Fernán Pérez-Agua Amarga). Los intercambiadores deben situarse en este colector, de forma coherente con la red de carriles-bici.

- desde el colector se producen aproximaciones hacia núcleos (San Miguel, San José, Las Negras) o directamente hacia playas y espacios litorales (Torre García, Amoladeras, Escullos, Isleta-Barranco del Negro, Playazo, El Plomo). Estas aproximaciones son distintas si acceden a la costa de forma perpendicular o paralela y por su longitud.

- desde los núcleos, se producen acercamientos a playas, con sus respectivas áreas de estacionamiento (Almadraba desde San Miguel, Genoveses y Cala Higuera desde San José, San Pedro desde Las Negras).

- en distintos tramos entre playas y/o núcleos, los itinerarios se reservan a transporte público, bici o peatonal: Retamar-Torre García-San Miguel, Almadraba-Corralete-Media Luna-Mónsul-Genoveses, Cala Higuera-Escullos, Las Negras-San Pedro-El Plomo-Agua Amarga.

- áreas de servicio se sitúan en intercambiadores y aparcamientos de disuasión, así como en las playas de Torre García, Amoladeras (Centro de Visitantes), Almadraba, Faro, Mónsul, Genoveses, Escullos, Playazo, San Pedro, El Plomo y Los Muertos.

Colector e intercambiadores



Aproximaciones y aparcamientos de disuasión



Acercamientos y aparcamientos de playa

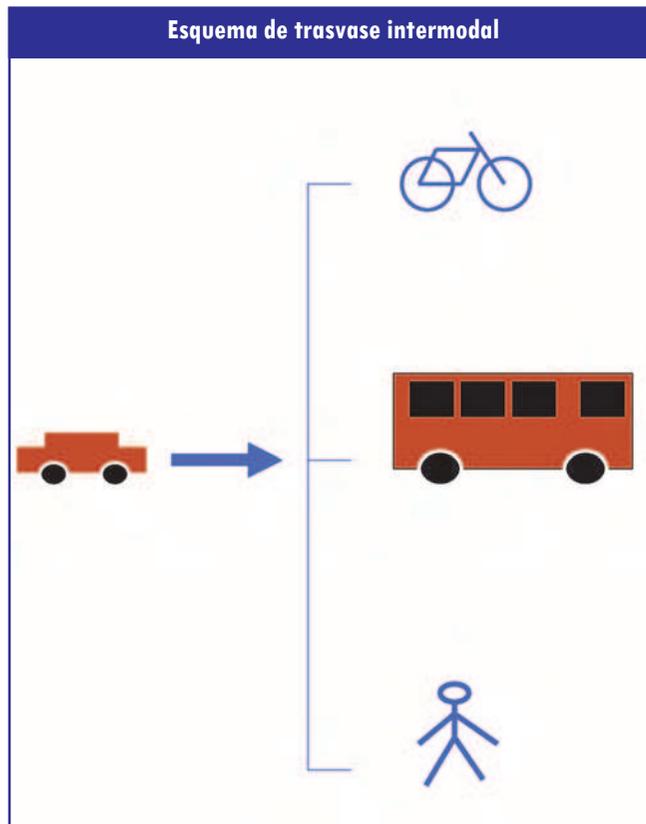


Senderos y áreas de servicio diurno



Este dispositivo permitiría una gestión cuyo objetivo principal sería la disminución del uso del vehículo privado en los viajes a la zona, en los desplazamientos internos, en la movilidad urbana y sobre todo, en los acercamientos a las playas. Para la consecución de ese objetivo hay que poner en juego todo tipo de medidas, de estímulo, de tarificación, de regulación, de oferta de transporte público, de servicios avanzados vinculados a los modos de transporte alternativos, etc.

La «construcción» de este modelo, y su puesta en marcha requiere de una acción pública coordinada entre diferentes agentes, con distintos títulos competenciales, la colaboración del sector empresarial, y, sobre todo, el conocimiento y acuerdo social, lo que plantea una interesante cuestión, muy características de los espacios naturales: ¿cual es la sociedad preocupada por la gestión de este territorio?. Esta cuestión se aborda en los apartados 6 y 7 de este documento, relativos al marco institucional y a la agenda de gestión.



5.2. Modos de transporte y trasvase intermodal

El trasvase entre modos de transporte es una de las claves para la gestión de la movilidad, dado el extraordinario protagonismo del vehículo privado en los desplazamientos a y dentro de la zona.

Para la organización de modos de transporte alternativos, hay que tener en cuenta que este predominio del vehículo privado obedece no solo a factores culturales o de preferencia personal, sino a un marco estructural, ya analizado, y caracterizado por:

- la baja densidad y grandes distancias entre puntos de destino.
- puntas de demanda muy localizadas, temporada de explotación muy corta.
- la experiencia de visita no se refiere a una sola localidad, sino a un uso extensivo del espacio y sus atractivos, lo que prima el uso del vehículo privado, por su disponibilidad y flexibilidad.

Estos factores dificultan enormemente la prestación de un servicio de transporte público regular de calidad. Hay dos claves para dimensionar adecuadamente la oferta de transporte público: reconocer la densidad de las distintas zonas, para facilitar trasbordo entre redes, y procurar que el transporte público aporte elementos singulares para la experiencia de visita (itinerarios exclusivos, integración del transporte marítimo).

Hay que tener en cuenta, asimismo, que los modos de transporte alternativo (bus, bici), se activan cuando opera una restricción de estacionamiento del vehículo privado, aspecto crucial en la gestión de la oferta de transporte alternativo y en la regulación del estacionamiento.

A partir de estas consideraciones, una primera aproximación a un modelo de transporte



público podría tener los siguientes componentes:

Líneas del Consorcio Metropolitano de Transporte:

- Lanzaderas Almería-San Miguel y Almería-San José
- Línea San Miguel-San José por el faro de Cabo de Gata. Servicio exclusivo a Corralete, Media Luna, Mónsul y Barronal.

Líneas de gestión municipal

- Línea circular de la costa de Níjar. Campohermoso-Fernán Pérez-Hortichuelas-Las Negras-Rodalquilar-Isleta-Escullos-Pozo de los Frailes-San José-Nazareno-Atochaes-San Isidro.
- Línea Carboneras-Los Muertos-Agua Amarga.

Líneas marítimas

Regular:

Las Negras-San Pedro-Agua Amarga

Recreativas:

San José-Carboneras, con escalas en Isleta, Las Negras, San Pedro

Para la puesta en marcha de este modelo, o cualquier otro que se proponga, hay que tener en cuenta la necesidad de reordenar y actualizar las concesiones de las líneas en vigor, y la conveniencia de coordinar con el Consorcio de Transporte Metropolitano de Almería las diferentes ofertas locales de transporte público. La promoción del transporte marítimo, por sus especiales características, aconseja convenir con agentes privados y con agencias de fomento su puesta en funcionamiento.

Colector e intercambiadores con la red de carriles bici del Plan Especial de Diputación.



En cuanto al trasvase hacia el uso de bicicleta, hay que constatar, en principio, que no hay un solo metro de carril-bici en todo el Parque Natural, hecho suficientemente llamativo, si tenemos en cuenta el intenso uso recreativo del espacio. Además, la mayor parte de la red de carreteras carece de arcén, obligando a los ciclistas a circular por la calzada, sin posibilidad de salir de ella sin gran riesgo.

En el año 2005 inició su tramitación un Plan Especial de Carriles-Bici Almería-Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, promovido por la Excm. Diputación Provincial de Almería. En dicho Plan Especial se diseñaba una red de carriles-bici, de distinta tipología, que se adapta perfectamente al modelo de movilidad sostenible propuesto en este documento.

La programación, proyecto y ejecución de cada elemento de esta red debería formar parte destacada de la agenda de gestión de la movilidad sostenible, identificando los elementos que más pueden contribuir a la consecución de sus objetivos.

El trasvase a la bici debe facilitarse en todos los elementos que componen el modelo de movilidad: en los intercambiadores situados en el colector de la red viaria; en los aparcamientos de disuasión de los núcleos urbanos; en las áreas de servicio diurno de las playas principales, además de las iniciativas empresariales de alquiler de bicis que se puedan ofrecer en cualquier localidad o destino.

De la misma manera, se debe estimular el uso de bici permitiendo acercamientos más cómodos al área de reposo de las playas, y teniendo acceso en condiciones ventajosas a los servicios privados que se ofrezcan desde las zonas de servicio diurno de playas.



5.3. Movilidad y servicios avanzados

La experiencia singular que hay que procurar ofrecer a visitantes y usuarios de playas, núcleos y espacios litorales del Parque Natural se basa en el disfrute de las singulares condiciones ambientales, naturales y paisajísticas del entorno natural del Parque, y también en la calidad estancial y de servicios asociados a esa experiencia.

La gestión de esos servicios avanzados, gran parte de los cuales pertenece a la iniciativa privada, debe convertirse en un elemento diferenciador de la oferta, e integrarse en el sistema de gestión que incluye todos los servicios de movilidad.

Esta integración implica su ubicación dentro de o junto a los principales «nodos» del modelo de movilidad: intercambiadores, aparcamientos de disuasión, áreas de estacionamiento de playas.

Estas áreas de servicio diurno deben prestar, según su tipología, servicios de:

Básicos

- información del sistema de movilidad y facilitar su uso.
- información de los servicios privados asociados
- atención a necesidades básicas (aseos, emergencias)
- dispensadores de bebidas y comidas pre-elaboradas.

Complementarios

- Servicio de guías y monitores de actividades
- Actividades de turismo activo

Avanzados

- Educación ambiental
- Guardería infantil
- Gestión de experiencias y paquetes de servicios



El despliegue de este sistema de servicios requiere una intensa colaboración por parte de las empresas de servicios que puedan ayudar a su despliegue. Las condiciones de explotación de los servicios privados y su integración en el proyecto global de gestión económica del sistema de movilidad y servicios deben fijarse tras los estudios económicos correspondientes.

Todos los puntos deben atender los servicios básicos. Los complementarios ofrecerán, además, sus servicios característicos. Los avanzados contendrán la oferta completa de servicios.

De una manera indicativa, se considera que deben ofrecerse servicios básicos en los intercambiadores bici y de transporte público en el colector de la red viaria, y en las playas de Torre García y Amoladeras. Servicios complementarios se ofrecerán, además, en los aparcamientos de disuasión, faro de Cabo de Gata, playas de Mónsul, San Pedro y Los Muertos. Los servicios avanzados o completos se ofrecerán en las playas de Las Salinas, Genoveses, Escullos, Peñón Blanco, Playazo y El Plomo.

Estas áreas de servicio serán de temporada y desmontables. Los servicios se ofrecerán únicamente en horario diurno. Las condiciones constructivas de los distintos módulos de servicio y la resolución de los problemas derivados de su conexión a redes deben analizarse en documento específico. Donde sea posible, se utilizarán edificaciones existentes.

La competencia para la organización y gestión de estos servicios corresponde a los Ayuntamientos, que establecerán las condiciones de explotación y concesión, en su caso.

Simulación de regeneración de hábitats costeros con las medidas de ordenación



5.4. Efectos esperables

En la imagen superior, una fotografía aérea reciente de el Playazo de Rodalquilar. Puede observarse el humedal del final de la rambla de las Yeguas en la parte inferior de la imagen. Entre la banda de arena y el terreno agrícola, el saladar o albaida se ve interrumpido por varias pistas de rodadura y las zonas inundables han perdido la vegetación halófila por el uso de estacionamiento. La superposición de pistas en la parte superior de la imagen (la que organiza la zona donde se acumulan los coches y la que atiende la servidumbre de paso del castillo de San Ramón) agudiza la degeneración del matorral, dejándolo reducido a un conjunto de enclaves vegetados rodeados de vehículos estacionados.

Con la aplicación de las medidas de este modelo de movilidad, se elimina la rodadura entre la vegetación natural que sirve de fondo a la playa, dejándole reducida al camino del castillo, que por su situación en piedemonte no causa ningún deterioro a las comunidades vegetales. La zona de estacionamiento se sitúa sobre suelo agrícola, roturado en pequeñas terrazas que pautan y facilitan la organización del estacionamiento. El acceso final a la playa se produce a pie, en bici o en transporte público, utilizando la pista y pasarelas que canalicen los flujos peatonales para evitar el pisoteo indiscriminado. El resultado previsible es una regeneración del matorral y de las comunidades vegetales de saladares.

6.- El marco institucional

6.- El marco institucional

El marco institucional es el conjunto de formas de organización con las que una sociedad espera poder hacer frente a las dificultades, problemas, retos y aspiraciones que caracterizan el devenir del tiempo. Aunque con frecuencia se entiende este marco institucional de una manera limitada, referida a la acción de las instituciones públicas, es conveniente reconocer que otras organizaciones sociales juegan o deberían jugar un papel relevante en el establecimiento de los propósitos, estrategias y prioridades con las que se gestiona la realidad.

El marco institucional alude a las capacidades instrumentales y operativas de una sociedad ante sus problemas. El desarrollo y profundización de los procesos de los que trata este documento ha puesto de manifiesto ciertas carencias en ese marco institucional, que conviene considerar aquí, al menos en la medida en que esa consideración puede indicar nuevas formas de respuesta y, en definitiva, una manera más eficaz de afrontar los retos de gestión característicos.

El hecho es que se han redactado varios Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG), varios planeamientos urbanísticos de los distintos municipios, un Plan Subregional de Ordenación del Territorio, el de la Aglomeración Urbana de Almería, que incluye en su ámbito la mayor parte del Parque Natural, varios Programas de Desarrollo Rural por la Asociación para el Desarrollo Rural del Levante Almeriense, un programa de Naciones Unidas de Ordenación Integrada de Zonas Costeras (CAMP) del Levante almeriense, un Plan de Desarrollo Sostenible (PDS) del Parque Natural y su zona de influencia socioeconómica, ahora en proceso de revisión, y, sin embargo, estamos asistiendo a un proceso de desbordamiento, saturación estival y desolación el resto del año, en definitiva, un proceso de crisis de capital territorial, con repercusiones ambientales, funcionales, estratégicas y territoriales y no tenemos una agenda de gestión con la que enfrentarnos a él.

Aunque la reflexión crítica que sería necesaria para esclarecer este estado de cosas supera ampliamente los estrechos márgenes de este documento, es conveniente identificar sus principales carencias, puesto que esas carencias forman parte del problema al que tenemos que enfrentarnos.

6.1. Competencias públicas concurrentes. El reto de la coordinación

Los espacios litorales se han considerado tradicionalmente como uno de los escenarios de concurrencia de competencias públicas. En los espacios naturales litorales, esta concurrencia alcanza altos niveles de complejidad, lo que exige procedimientos, mecanismos y espacios institucionales donde puedan resolverse eficazmente los distintos retos.

Nuestro sistema administrativo se caracteriza por la existencia de tres niveles, el estatal o central, el autonómico o regional, y el local, a su vez con las escalas provincial, comarcal o supramunicipal y el municipal. Todas las administraciones son territoriales, puesto que el territorio del Estado está compuesto por la suma de los de las administraciones descentralizadas. Sin embargo, cuanto mayor es el ámbito territorial jurisdiccional, con mayor frecuencia la acción pública aparece marcada por el carácter sectorial o especializado: los agentes públicos, por motivos de eficacia y economía, aparecen como actores de «único objetivo». La administración de carreteras (de cualquiera de los niveles) solo entiende de carreteras, y lo mismo se puede decir de agricultura, turismo, cultura, y del resto de las áreas de gestión.

La habilitación de cada una de las administraciones para operar en un asunto, o, en sentido contrario, la obligación que corresponde a cada una de las administraciones viene de un sistema competencial desarrollado en el Título VIII de la Constitución, donde se reconocen las competencias exclusivas, concurrentes o compartidas. Este reparto competencial concurrente se refiere a que para cada materia, la competencia legislativa puede corresponder al Estado (el caso de las legislaciones básicas), mientras que la gestión y ejecución de programas puede corresponder a la administración regional, que puede, para su desempeño, convenir con la local el desarrollo y programación de las acciones.

Para precisar y afinar el esquema competencial, se producen las atribuciones, por las cuales se identifica el órgano concreto que debe cumplir con la encomienda competencial. Para el desempeño de estas atribuciones, se fijan las funciones públicas.

Esta dinámica de creciente sofisticación de la acción pública tiende a generar organismos o

instrumentos públicos que se deben a su marco competencial, a la legislación general y específica y al cumplimiento de sus propios objetivos de gestión, sin tener capacidad de considerar efectos laterales de sus acciones ni de evaluar su contribución al resultado general, que es donde se sitúan los objetivos de la sociedad.

Para evitar esa tendencia ensimismada de cada órgano de la administración, se establece constitucionalmente el principio de coordinación. En atención a ese principio, se ha fijado un sistema de participación de distintas administraciones en expedientes impulsados por la administración competente, atribuida o funcional. Esta participación se resuelve procedimentalmente mediante la emisión de informes, que pueden ser preceptivos o no, vinculantes o no. El objeto de coordinación es el expediente, por lo que esa coordinación es meramente administrativa, y no se refiere en ningún caso a la garantía de cumplimiento de objetivos estratégicos, que no son reconocidos expresamente por ninguna administración. La paradójica consecuencia es que podemos tener unos órganos administrativos que funcionan de una manera impoluta, y una realidad sometida a procesos críticos, puesto que su complejidad no puede estructurarse en áreas de gestión. Esto es lo que se denomina «metarrealidad» administrativa, que en ocasiones extremas puede mostrar una alta divergencia respecto a la realidad genuina, a la que se refieren las aspiraciones y objetivos de los ciudadanos.

De la mano de las teorías de desarrollo territorial podemos encontrar una hoja de ruta para avanzar en este estado de cosas, o, al menos, encontrar inspiración para ganar eficacia en la atención a los problemas de la realidad genuina. Hay que incorporar la posibilidad de coordinación en la fijación de los objetivos estratégicos por parte de los poderes públicos. Para ello, es necesario contar con diagnósticos compartidos de la realidad, lo que a su vez, exige la existencia de espacios de encuentro y de puesta en común.

La coordinación, más allá de la procedimental, debe reconocer los liderazgos de proyecto, es decir, la objetivación de las aspiraciones sociales en proyectos de territorio concretos. Estos proyectos deben contar con una batería de indicadores de seguimiento, que permitan verifi-

car el cumplimiento de los objetivos por parte de los distintos actores.

Si nos centramos en nuestro caso, en este documento se han analizado y diagnosticado una serie de procesos en cuya intervención es necesario el concurso de distintas administraciones y agentes públicos y privados. Por ser el ámbito el de un espacio natural, hay una interlocución canalizada a través de la administración ambiental, que es, además, la que impulsa este documento. Contamos, además, con la existencia de la Junta Rectora, órgano de participación que a través de sus grupos de trabajo facilita la existencia de un espacio donde se visualizan los problemas de gestión y donde se canaliza la participación de los diferentes actores presentes en dicho órgano.

En ausencia de otros espacios institucionales de coordinación estratégica (respecto a los objetivos y seguimiento de indicadores de gestión), y hasta tanto estos espacios se contituyan, sería conveniente reforzar y potenciar el funcionamiento de la Junta Rectora para cumplir subsidiariamente este papel.

En el siguiente capítulo de este documento, Agenda de Gestión, se señalan para cada una de las líneas de trabajo cuáles serían los agentes públicos y privados afectados, y se proponen formas de coordinación y de implicación estratégica.

6.2. La problemática articulación social

Los espacios naturales son, entre otras cosas, lugares donde históricamente se ha producido una baja densidad de presencia humana, y esta ha desarrollado sus actividades productivas de una forma equilibrada, extensiva y adecuada a las características del medio, de manera que fundacionalmente, estas formas de manejo tradicional, y sus oficios característicos, forman parte de los objetos de protección de los espacios naturales protegidos.

La declaración de espacio natural implica el reconocimiento general de la sociedad de estos valores y el deseo de preservarlos, lo que establece un nuevo escenario de oportunidades y retos para la población afectada, escenario que no siempre es percibido de una manera

positiva por parte de dicha población.

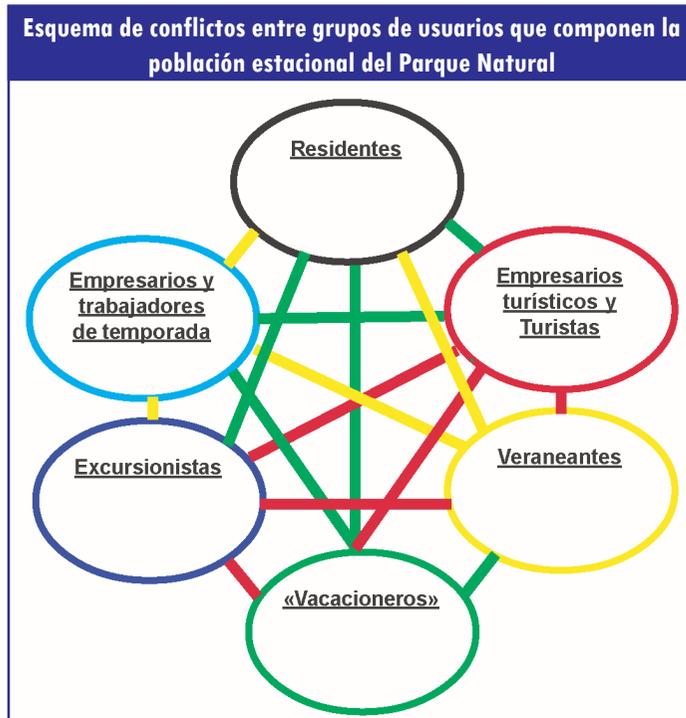
En todo caso, es pertinente preguntarse cuál es la población afectada por los distintos procesos y por la acción pública y privada en esos espacios naturales protegidos, a efectos de la comunicación y la participación, principios ampliamente admitidos en estos contextos, y reiteradamente invocados en este documento. Y es una pregunta que no tiene una respuesta fácil.

En el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, como en el resto de los espacios naturales, la densidad de población ha sido históricamente muy baja. De poblamiento tardío, por las debilidades hídricas y la inseguridad geopolítica, el espacio del Parque Natural no se pobló hasta bien entrado el siglo XIX. A lo largo de un siglo, de mediados del XIX a mediados del XX, se instala un sistema de poblamiento extensivo y de baja densidad, basado en la agricultura cerealista de secano, que produce un patrón de hábitat en cortijadas diseminadas, y en pequeños enclaves de huerta en las depresiones litorales, donde era posible extraer agua de pequeños acuíferos vinculados a la red hidrográfica mediante pozos y norias. Pequeños núcleos costeros alternaban estas labores agrícolas con la explotación artesanal de los recursos pesqueros. Algunos cotos mineros irrumpen sobre este esquema poblacional, generando contactos con la modernidad industrial, en el Coto de Santa Bárbara (plomo) en el siglo XIX y en el de Rodalquilar (oro) en el s. XX. A partir de 1.966, el cierre minero coincide con el principio de la colonización agraria del INC en el Campo de Níjar, lo que produce el abandono generalizado de la actividad agraria en las zonas interiores del Parque, y el debilitamiento en las costeras. A partir de aquí, empieza un ciclo «turístico», estimulado por un nuevo aprecio por el litoral y por los cambios de patrón de consumo de las emergentes clases medias urbanas. La singularidad de nuestro espacio y su aislamiento respecto a los distritos turísticos convencionales empieza a situarlo en el mapa internacional de los destinos alternativos. La demanda local de segunda residencia impacta sobre el sistema de núcleos costeros, produciendo un incremento del techo residencial poco sensible a la necesidad de calidad urbana.

Es en ese momento en el que se produce la declaración de Parque Natural. Se cumple la

característica baja densidad histórica del poblamiento. No se cumple el mantenimiento de los oficios tradicionales, salvo los pesqueros, puesto que la actividad agraria es abandonada antes de la declaración del Parque. Los niveles de demanda sobre el espacio están también muy por encima de lo que es habitual en los espacios naturales. Esta es la singularidad de este espacio natural, y es la que hay que considerar para responder a la pregunta que iniciaba este apartado. Si hubiera que convocar un referéndum para algún aspecto crucial del futuro de este espacio, ¿quién tendría derecho a voto?

Afortunadamente, no es previsible que se de este supuesto, pero sigue siendo pertinente la cuestión en la medida en que se percibe como necesaria una mayor participación social en los procesos decisionales que afectan a este espacio singular. A este respecto, conviene recordar que este espacio natural se encuentra incluido dentro de la red de Reservas de la Biosfera de la Unesco y de la red mundial de Geoparques, figuras que sugieren que es la población mundial la afectada por la gestión de este espacio. Su inclusión en la Red Natura 2000 señala claramente a la población de los países de la Unión Europea como afectada. La Reserva Marina del Ministerio de Medio Ambiente deja claro el interés de toda la población española. La declaración de Parque y su inclusión en la Red de Espacios Naturales de Andalucía pone a los andaluces como interlocutores. Parece claro que en los ámbitos de interés remotos predomina la valoración de la singularidad de este espacio como motivo de protección y conservación. La cuestión empieza a volverse algo más problemática si consideramos los ámbitos de interés más cercanos. ¿Son los habitantes de la provincia de Almería sujeto político adecuado para las decisiones que afectan al Parque Natural?. ¿Lo son los habitantes de las localidades incluidas dentro del Parque Natural?. Mientras que la Unión Europea, el Estado Español, Andalucía y los municipios son espacios territoriales cuyo gobierno deriva de las decisiones de sus ciudadanos, sujetos políticos con derecho a voto, no pasa lo mismo con las provincias, cuyo gobierno es un resultado diferido de los votos que constituyen los territorios de los municipios. Tampoco puede entenderse una ciudadanía de los habitantes del Parque, puesto que ésta se remite a la de los municipios a los que pertenece cada una de sus partes, y no hay nada que distinga en cuanto a ciudadanía a los habitantes del Parque de los del resto de sus comunícipes.



Sin embargo, es evidente que precisamente en estos ámbitos (los habitantes de la provincia de Almería, como demanda inmediata, y los habitantes de las localidades del Parque, como actores y afectados directamente por todas las incidencias de gestión) es donde se da un mayor enraizamiento, un más contrastado sentido de pertenencia, y una demanda de uso que va desde el disfrute al aprovechamiento de las oportunidades que este espacio ofrece.

Si nos centramos en la población del Parque, nos encontramos con que ésta es muy reducida, y sus actividades tienden mayoritariamente a orientarse a la atención a las demandas de la población estacional, que llega a multiplicar por cuatro a la fija, y a las demandas de los usuarios de día (excursionistas, tal como se ha establecido en el análisis), que pueden llegar a igualar en número a la población estacional.

En este conjunto de usuarios estacionales, la convivencia no es fácil, y los niveles de congestión analizados han comenzado a plantear conflictos y competencia por el uso de los distintos espacios y funciones. En el gráfico se analizan las relaciones estivales entre grupos de usuarios. En verde, las líneas señalan relaciones positivas o de dependencia; en amarillo, relaciones indiferentes o no conflictivas. En rojo, las relaciones de competencia, donde se contraponen los objetivos estratégicos.

Estos intereses en conflicto no están adecuadamente articulados, por lo que se resuelven de una manera intuitiva y con escasa visibilidad social. Esta conflictividad refleja la existencia de distintas «cosmovisiones», percepciones contrastadas acerca del valor del espacio y de las diferentes habilitaciones de uso de los distintos colectivos.

La estrategia de comunicación y de participación social tiene que reconocer este «terreno de juego», y definir claramente los objetivos de comunicación, los públicos «objetivo» y los canales y formas de participación para producir una visión más convergente respecto a los valores, formas de uso y oportunidades que deben generarse como consecuencia de una gestión más cabal y correcta de este espacio.

6.3. La necesidad de nuevos ·espacios· institucionales

Lo que ha quedado patente en el análisis de los procesos a los que se refiere este documento, es la ausencia de una estrategia territorial en la que resulte comprensible y posible la armonización de las diferentes aspiraciones mediante un modelo de uso y disfrute del espacio coherente con sus valores, sostenible, económicamente viable y apoyado por la población. También se ha constatado la existencia de numerosos instrumentos de planificación, con sus particulares procesos de participación, por lo que no es fácil sostener que la ausencia de estrategia viene de la carencia de estos procesos e instrumentos.

Ha quedado claro que es en el desarrollo de esa estrategia donde deben facilitarse una coordinación pública más allá de lo procedimental, que se refiera al establecimiento de los objetivos estratégicos y al análisis de su cumplimiento mediante indicadores, y una más eficaz e intensa comunicación y participación social.

Podemos concluir este somero acercamiento al marco institucional con una serie de constataciones:

- 1.- No existen espacios institucionales donde pueda darse este proceso de estrategia territorial. Si existieran, ese proceso se habría producido.
- 2.- El desarrollo de este proceso estratégico no exige una fundación institucional al uso, ni una nueva definición de las competencias, atribuciones y funciones de las administraciones públicas. Tampoco se verificará, previsiblemente, mediante un proceso de planificación específico o estandar.
- 3.- Los nuevos espacios institucionales deben aprovechar estructuras existentes, y asumir estos nuevos retos, incorporando las nuevas aspiraciones a sus procedimientos clásicos de funcionamiento.
- 4.- La Junta Rectora del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, como órgano colegiado que permite, al menos, la visibilidad compartida de problemas y estrategias, y los Planes de Desarrollo Sostenible del Parque Natural y su ámbito de influencia socioeconómica, como proceso de planificación participativa, deben adaptar su funcionamiento para convertirse en los nuevos espacios institucionales de coordinación, participación y co-decisión.

7.- Agenda de gestión

7.- Agenda de gestión

Esta Agenda de gestión se organiza en torno a 26 líneas de trabajo, agrupadas en 7 capítulos. Para cada una de estas líneas se identifican las competencias y atribuciones que corresponden a los poderes públicos, y la forma de participación, en su caso, de agentes sociales y económicos; se establecen prioridades o secuencias temporales necesarias entre unas y otras y se asignan instrumentos para su desarrollo.

Los cuatro primeros capítulos corresponden al desarrollo físico del modelo de movilidad. Los tres restantes, a formas de fomento de la gestión estratégica, de la comunicación y la participación.

7.1. Líneas de trabajo

Se agrupan, como se ha indicado, en los siguientes capítulos.

- 1.- Ordenación de playas
- 2.- Mejora de espacios urbanos
- 3.- Transporte público
- 4.- Carriles-bici red viaria
- 5.- Equipamiento público y posicionamiento estratégico
- 6.- Comunicación y participación
- 7.- Indicadores de seguimiento

7.1.1. Ordenación de playas

Este capítulo incluye todas las acciones necesarias para pasar de la situación diagnosticada a un modelo adecuado de uso y disfrute de las playas. Se refiere especialmente a las playas no urbanas, ya que la gestión de éstas se entiende incluida en el siguiente capítulo. Pertenecen a este capítulo las siguientes líneas de trabajo:

7.1.- Líneas de trabajo

1.- ORDENACIÓN DE PLAYAS

11.- Áreas de estacionamiento de playas

Definición:

Consiste en la localización, dimensionamiento, obtención de terrenos, acondicionamiento, ejecución y puesta en servicio de las áreas de estacionamiento para playas no urbanas.

Competencia:

La iniciativa es competencia del Ayuntamiento correspondiente.

Forma de actuación:

Planeamiento urbanístico, proyecto de actuación, ejecución de obra, concesión administrativa.

Otras administraciones implicadas:

CAPMA. Informe preceptivo. Cumplimiento normativa PORN.

Otros agentes afectados:

Sector empresarial, para la gestión y servicios vinculados.
JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Máxima.

Líneas de trabajo dependientes:

Todas las del capítulo 1, y las líneas 24, 41, 61, 62 y 72

Observaciones:

En tramitación diversas innovaciones de planeamiento para la obtención de terrenos.

7.1.- Líneas de trabajo

1.- ORDENACIÓN DE PLAYAS

12.- Áreas de servicio diurno de playas

Definición:

Consiste en la localización, diseño, ejecución y puesta en servicio de las áreas de servicio para playas no urbanas y demás localizaciones indicadas en este documento.

Competencia:

La iniciativa es competencia del Ayuntamiento correspondiente.

Forma de actuación:

Proyecto de actuación, ejecución de obra, concesión administrativa.

Otras administraciones implicadas:

CAPMA. Informe preceptivo. Cumplimiento normativa PORN.

Otros agentes afectados:

Sector empresarial, para la gestión y servicios vinculados.
JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.
ADR, para financiación de proyectos.

Prioridad:

Máxima.

Líneas de trabajo dependientes:

52, 23, 43, 61, 62, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

1.- ORDENACIÓN DE PLAYAS

13.- Señalización

Definición:

Consiste en el diseño, localización, ejecución e instalación de un sistema de señalética informativo del uso de playas.

Competencia:

CAPMA, Ayuntamientos, Turismo

Forma de actuación:

Proyecto de señalización.

Otras administraciones implicadas:

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

14, 24,, 61, 62 y 71

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

1.- ORDENACIÓN DE PLAYAS

14.- Senderos de acceso

Definición:

Consiste en el diseño, localización, ejecución e instalación de senderos y pasarelas de acceso al área de reposo de las playas no urbanas.

Competencia:

CAPMA, Costas

Forma de actuación:

Proyecto de actuación.

Otras administraciones implicadas:

Ayuntamientos, para toma de conocimiento y sugerencias

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

1.- ORDENACIÓN DE PLAYAS

15.- Sistema de limpieza

Definición:

Consiste en la organización y gestión del sistema de limpieza de playas adaptado al modelo de movilidad propuesto.

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Gestión de servicio público

Otras administraciones implicadas:

CAPMA, colabora tradicionalmente en tareas de limpieza en playas no urbanas.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

11, 12, 14, 24,, 61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

1.- ORDENACIÓN DE PLAYAS

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LINEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
1	ORDENACIÓN DE PLAYAS									
11	Áreas de estacionamiento de playas	■	■					■	■	
12	Módulos de servicio	■	■					■	■	■
13	Señalización	■	■			■			■	
14	Senderos acceso	■	■		■				■	
15	Sistema de limpieza	■	■						■	

7.1.2. Mejora de espacios urbanos

Este capítulo incluye todas las acciones necesarias para mejorar la escena urbana de los núcleos del Parque Natural, en especial en lo que se refiere a la generación de espacios peatonales y oferta de zonas de aparcamiento para residentes y de disuasión para visitantes o usuarios de los sistemas de transporte público. Este capítulo conecta con el resto de los que corresponden con el modelo de movilidad sostenible, en cuanto a la conexión de las redes de carriles bici de la red viaria con los urbanos, en cuanto a los intercambiadores de modo de transporte, y en cuanto a los sistemas de información de playas en los espacios urbanos. Incluye las siguientes líneas de trabajo:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

21.- Peatonalización áreas urbanas

Definición:

Consiste en la peatonalización de espacios urbanos centrales y destacados por su relación con las playas y espacios litorales, ganando en calidad estancial.

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Medidas de movilidad. PGOU

Otras administraciones implicadas:

Turismo, mediante órdenes de subvención para mejora de destinos.

Otros agentes afectados:

JRPN, CAPMA para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

Depende de 22 y 23. Relacionada con 25, 26, 61 y 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

22.- Aparcamiento residentes

Definición:

Consiste en la organización del sistema de aparcamiento que permita liberar espacios peatonales y/o libres de coches de la línea de trabajo 21.

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Obtención de terrenos. Medidas de movilidad. PGOU

Otras administraciones implicadas: .

Otros agentes afectados:

JRPN, CAPMA para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

21, 61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

23.- Aparcamiento visitantes-bus

Definición:

Consiste en la organización de un aparcamiento de disuasión para visitantes a los núcleos del Parque Natural, desde donde se pueda trasbordar a transporte público para visita a playas u otras localidades o usar bicis para movimientos urbanos. Estos aparcamientos contendrán módulos de servicio.

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Obtención de terrenos. Medidas de movilidad. PGOU

Otras administraciones implicadas: .

Consortio Metropolitano de Transportes para la integración de las redes de transporte interurbano.

Otros agentes afectados:

Empresarios, para gestión del aparcamiento y módulo de servicios.
JRPN, CAPMA para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

26, 31, 32, 33, 34 y 35

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

24.- Sistema de información de playas

Definición:

Consiste en el desarrollo de un sistema de información que permita saber el nivel de uso y estado de los sistemas de transporte a las distintas playas, consultable desde el espacio público urbano y desde los intercambiadores.

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Proyecto técnico, procedimiento de gestión, ejecución

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, para facilitar los flujos de información.

Turismo, órdenes de subvención para mejora de destinos

Otros agentes afectados:

JRPN, CAPMA para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

11, 61, 62, 71, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

25.- Mejora espacios públicos

Definición:

Consiste en un conjunto de intervenciones de mejora de espacio público en las zonas peatonalizadas de la línea 21, la integración de la red de carriles.bici urbanos de la línea 26 y la preparación para albergar los elementos de la línea 24..

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Proyecto, ejecución.

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, en el Programa de Espacios Libres

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

21, 24, 26, 61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

26.- Carriles-bici urbanos

Definición:

Consiste en la organización de una red de carriles-bici internos en cada núcleo de población del Parque Natural.

Competencia:

Ayuntamientos

Forma de actuación:

Obtención de terrenos. Medidas de movilidad. PGOU

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, en el Programa de Espacios Libres

Diputación, para el intercambio con carriles-bici de la red viaria

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Empresarios, para los servicios de alquiler de bici y relacionados.

ADR Levante, para financiación proyectos.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

21, 23, 25, 31, 32, 33, 61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

2.- MEJORA ESPACIOS URBANOS

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LINEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
2	MEJORA ESPACIOS URBANOS									
21	Peatonalización áreas									
22	Aparcamiento residentes									
23	Aparcamiento visitantes/bus									
24	Sistema información playas									
25	Mejora espacios públicos									
26	Carriles-bici urbanos									

7.1.- Líneas de trabajo

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

31.- Lanzadera Almería-San Miguel-San José

Definición:

Consiste en la reorganización de las líneas Almería-San Miguel de Cabo de Gata y Almería-San José, con refuerzo de servicios estivales.

Competencia:

Consortio Metropolitano de Transportes

Forma de actuación:

Reordenación concesiones. Gestión

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, Ayuntamientos para colaborar en criterios de reordenación.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

23, 32, 33, 43, 61, 62, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

32.- Línea San Miguel-San José por el faro

Definición:

Nueva línea que combina el ofrecimiento de servicios convencionales de transporte con una cualificación de la experiencia de visita en una zona privilegiada.

Competencia:

Consortio Metropolitano de Transportes

Forma de actuación:

Ordenación concesión. Gestión

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, Ayuntamientos para colaborar en criterios de reordenación.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Media.

Líneas de trabajo dependientes:

23, 31, 33, 43, 61, 62, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

33.- Línea distribuidor costa Níjar

Definición:

Consiste en la adaptación de servicio de transporte municipal para coordinarlo con las líneas del Consorcio.

Competencia:

Ayuntamiento de Níjar

Forma de actuación:

Reordenación servicio. Gestión

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, para colaborar en criterios de adaptación.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

23, 31, 32, 43, 61, 62, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

34.- Línea distribuidor Carboneras

Definición:

Consiste en la adaptación de servicio de transporte municipal para coordinarlo con el resto del transporte público.

Competencia:

Ayuntamiento de Carboneras

Forma de actuación:

Reordenación servicio. Gestión

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, para colaborar en criterios de adaptación.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

23, 43, 61, 62, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

35.- Líneas marítimas

Definición:

Consiste en la organización de una línea de transporte marítimo San José-Carboneras, con escalas en Isleta, Las Negras, San Pedro y Agua Amarga.

Competencia:

No hay una competencia específica.

Forma de actuación:

Convenio entre agentes afectados. Integración en el sistema de gestión de la movilidad del Parque. Ejecución infraestructuras pantalanés ligeros/canal de navegación. Concesión. Gestión.

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, Costas, Ayuntamientos.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Media.

Líneas de trabajo dependientes:

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

3.- TRANSPORTE PÚBLICO

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LINEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
3	TRANSPORTE PÚBLICO									
31	Lanzadera Almería-San Miguel-San José									
32	Línea San Miguel-San José por el faro									
33	Línea distribuidor Nijar									
34	Línea distribuidor Carboneras									
35	Líneas Marítimas									

7.1.- Líneas de trabajo

4.- CARRILES-BICI RED VIARIA

41.- Diseño red carriles-bici

Definición:

Diseño de una red de carriles-bici entre Almería y el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

Competencia:

Excma. Diputación Provincial.

Forma de actuación:

Tramitación del Plan Especial de Carriles-Bici Almería-Cabo de Gata Níjar.

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, para informe de la tramitación del Plan Especial.

Otros agentes afectados:

Ayuntamientos, para coordinar con los planteamientos de movilidad de sus PGOU.

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

11, 23, 26, 42, 43, 61, 62

Observaciones:

El Plan Especial se redactó en 2005 por la Excma. Diputación Provincial, sin que conste tramitación alguna. Es posible la necesidad de actualización, por circunstancias sobrevenidas.

7.1.- Líneas de trabajo

4.- CARRILES-BICI RED VIARIA

42.- Ejecución red carriles-bici

Definición:

Redacción proyectos, programación, ejecución gradual.

Competencia:

Excma. Diputación Provincial.

Forma de actuación:

Proyectos, obtención de terrenos y/o autorizaciones, ejecución.

Otras administraciones implicadas: .

CAPMA, para informe ambiental.

Otros agentes afectados:

Ayuntamientos, para facilitar obtención de terrenos.

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

ADR Levante, para financiación actuaciones.

Prioridad:

Media.

Líneas de trabajo dependientes:

11, 23, 26, 41, 43, 61, 62

Observaciones:

El Plan Especial se redactó en 2005 por la Excma. Diputación Provincial, sin que conste tramitación alguna. Es posible la necesidad de actualización, por circunstancias sobrevenidas.

7.1.- Líneas de trabajo

4.- CARRILES-BICI RED VIARIA

43.- Intercambiadores bici/áreas estacionamiento autocaravanas

Definición:

Redacción proyectos, programación, obtención terrenos, ejecución gradual.

Competencia:

Excma. Diputación Provincial.

Forma de actuación:

Convenio con propietarios, Proyectos, obtención de terrenos y/o autorizaciones, ejecución.

Otras administraciones implicadas: .

Excma. Diputación Provincial, como equipamiento de carretera
Ayuntamientos, para prever la ordenación en PGOU
CAPMA, para informe ambiental.

Otros agentes afectados:

Empresarios, por la posibilidad de conveniar la explotación de las áreas.
JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Media.

Líneas de trabajo dependientes:

11, 23, 26, 41, 42, 61, 62

Observaciones:

El Plan Especial se redactó en 2005 por la Excma. Diputación Provincial, sin que conste tramitación alguna. Es posible la necesidad de actualización, por circunstancias sobrevenidas.

7.1.- Líneas de trabajo

4.- CARRILES-BICI RED VIARIA

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LINEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
4	CARRILES-BICI RED VIARIA									
41	Diseño red	■	■	■					■	
42	Ejecución red	■	■	■					■	■
43	Intercambiadores/Caravanas	■	■	■				■	■	

7.1.- Líneas de trabajo

5.- EQUIPAMIENTO PÚBLICO Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

51.- Gestión de equipamiento

Definición:

Elaboración de un esquema director de Equipamientos disponibles. Elaboración de una estrategia de concesión o cesión para uso de entidades privadas. Elaboración de pliegos de condiciones para la concesión y criterios para las cesiones.

Competencia:

CAPMA, Ayuntamientos, según titularidad

Forma de actuación:

Proyectos, obtención de terrenos y/o autorizaciones, ejecución.

Otras administraciones implicadas: .

Turismo, para colaborar en los criterios de concesión.

Otros agentes afectados:

Empresarios interesados en la gestión de equipamientos públicos y desarrollo de proyectos..
JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.
ADR Levante, para financiación actuaciones.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

52, 61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

5.- EQUIPAMIENTO PÚBLICO Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

52.- Posicionamiento estratégico

Definición:

Elaboración de esquema de trabajo para mejorar el posicionamiento estratégico del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar.

Competencia:

No hay una competencia clara.

Forma de actuación:

Convenio de colaboración público-privado.

Otras administraciones implicadas:

CAPMA, como material para el PDS.

Turismo, para colaborar en los criterios de posicionamiento.

Ayuntamientos, a través de sus concejalías correspondientes.

Otros agentes afectados:

Empresarios interesados en la gestión del posicionamiento.

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

ADR Levante, para impulso y coordinación actuaciones.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

51, 61, 62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

5.- EQUIPAMIENTO PÚBLICO Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LINEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
5	EQUIPAMIENTO PÚBLICO Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO									
51	Gestión de equipamiento									
52	Posicionamiento estratégico									

7.1.- Líneas de trabajo

6.- COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

61.- Estrategia de comunicación

Definición:

Elaboración de una estrategia de comunicación para explicar las perspectivas de gestión de la movilidad y servicios asociados. Desarrollo de campañas. Estudio de marketing.

Competencia:

CAPMA

Forma de actuación:

Contratación servicios profesionales, ejecución de las campañas.

Otras administraciones implicadas: .

Ayuntamientos.

Costas.

Turismo, para colaborar en los criterios de concesión.

Consortio Metropolitano de Transportes

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

62

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

6.- COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

62.- Estrategia de participación

Definición:

Elaboración de una estrategia de participación que permita aportaciones de distintos agentes al impulso de las actuaciones de movilidad y servicios asociados. Celebración de actividades de dinamización.

Competencia:

JRPN Cabo de Gata-Níjar.

Forma de actuación:

Creación de grupo de trabajo.

Otras administraciones implicadas: .

Ayuntamientos.
CAPMA.

Otros agentes afectados:

Todos los destinatarios de la estrategia

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

61

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

6.- COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LINEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
6	COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN									
61	Estrategia de comunicación									
62	Estrategia de participación									

7.1.- Líneas de trabajo

7.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO

71.- Sistema de Información Parque Natural Cabo de Gata-Níjar

Definición:

Compilación de bases informativas georreferenciadas asociadas a servidor web para permitir acceso remoto.

Competencia:

CAPMA

Forma de actuación:

Desarrollo de proyectos, convenios de información compartida.

Otras administraciones implicadas: .

Ayuntamientos.

Otros agentes afectados:

JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

72, 73

Observaciones:

A partir de Sistema de Información Geográfica del Levante Almeriense.

7.1.- Líneas de trabajo

7.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO

72.- Indicadores de movilidad

Definición:

Diseño de un sistema de captación de datos de movilidad, para alimentar la agenda de gestión y el sistema de información de playas.

Competencia:

No hay una competencia clara

Forma de actuación:

Definición del sistema, compilación de datos, ofrecimiento a terminales remotos y paneles informativos.

Otras administraciones implicadas: .

Ayuntamientos.

Diputación

Consortio Transportes

Otros agentes afectados:

ADR, para integración en Sistema de Información

CAPMA, JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

71, 73

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

7.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO

73.- Indicadores estratégicos

Definición:

Desarrollo de un sistema de indicadores de evolución de la situación y de gestión de las iniciativas de movilidad y servicios asociados..

Competencia:

No hay una competencia clara.

Forma de actuación:

Definición de los indicadores, elaboración de protocolo de obtención de información, forma de compilación y elaboración de informes periódicos.

Otras administraciones implicadas: .

Ayuntamientos.

Turismo

Asociaciones Empresariales

Otros agentes afectados:

CAPMA, JRPN, para la estrategia de comunicación y participación.

ADR Levante almeriense, para integración en Sistema de Información.

Prioridad:

Alta.

Líneas de trabajo dependientes:

71, 72

Observaciones:

7.1.- Líneas de trabajo

7.- INDICADORES DE SEGUIMIENTO

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS										
REF	LÍNEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE
7	INDICADORES DE SEGUIMIENTO									
71	Sistema de Información PN									
72	Indicadores de movilidad									
73	Indicadores estratégicos									

7.1.- Líneas de trabajo

AGENDA DE GESTIÓN. COMPETENCIAS CONCURRENTES Y ACUERDOS											
REF	LÍNEA DE TRABAJO	CAPMA	AYTOS	DIPUT	COSTAS	TURIS	CONSOR TRANS	EMPRES	JRPN	ADR LEVANTE	PRIORIDAD
1	ORDENACIÓN DE PLAYAS										
11	Áreas de estacionamiento de playas	■	■					■	■		■
12	Módulos de servicio	■	■					■	■	■	■
13	Señalización	■	■			■					■
14	Senderos acceso	■	■		■						■
15	Sistema de limpieza	■	■						■		■
2	MEJORA ESPACIOS URBANOS										
21	Peatonalización áreas	■	■			■			■		■
22	Aparcamiento residentes	■	■						■		■
23	Aparcamiento visitantes/bus	■	■				■	■	■		■
24	Sistema información playas	■	■			■			■		■
25	Mejora espacios públicos	■	■						■		■
26	Carriles-bici urbanos	■	■	■			■	■	■	■	■
3	TRANSPORTE PÚBLICO										
31	Lanzadera Almería-San Miguel-San José	■	■				■		■		■
32	Línea San Miguel-San José por el faro	■	■				■		■		■
33	Línea distribuidor Níjar	■	■						■		■
34	Línea distribuidor Carboneras	■	■						■		■
35	Líneas Marítimas	■	■		■			■	■	■	■
4	CARRILES-BICI RED VIARIA										
41	Diseño red	■	■	■					■		■
42	Ejecución red	■	■	■					■	■	■
43	Intercambiadores/Caravanas	■	■	■				■	■		■
5	EQUIPAMIENTO PÚBLICO Y POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO										
51	Gestión de equipamiento	■	■			■		■	■	■	■
52	Posicionamiento estratégico	■	■			■		■	■	■	■
6	COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN										
61	Estrategia de comunicación	■	■		■	■	■		■		■
62	Estrategia de participación	■	■						■		■
7	INDICADORES DE SEGUIMIENTO										
71	Sistema de Información PN	■	■						■	■	■
72	Indicadores de movilidad	■	■	■			■		■		■
73	Indicadores estratégicos	■	■				■	■	■	■	■

7.2. El desarrollo físico del modelo

7.2.1. Primeros pasos. El punto más delicado de todo el proceso que aquí empieza a alumbrarse es la puesta en escena de las distintas medidas, y, en especial, las que afectan al desarrollo físico del modelo de movilidad. De entre las diferentes líneas de trabajo, se ha asignado la máxima prioridad a las que se refieren a las áreas de estacionamiento de playas (11), a los módulos de servicio (12), al inicio del proceso para articular la red de carriles-bici (41) y a la estrategia de comunicación (61).

Ello es coherente con el primer objetivo, el de alejar los vehículos privados del área de reposo de las playas, para lo que es necesario ofrecer zonas ordenadas y adecuadamente situadas para producir este estacionamiento. Las acciones (13) y (14) deben acompañar esta oferta. Es muy importante el trabajo con los Ayuntamientos para una buena orientación de las acciones.

Esta primera línea de trabajo, que previsiblemente se desarrollará a lo largo del tiempo en las distintas playas no urbanas, debe ir acompañada de las primeras acciones de la campaña de comunicación (61).

Paralelamente, hay que articular la instalación y gestión de los distintos módulos de servicio en las áreas de estacionamiento de las playas (12) que se elijan, para servir de banco de experiencias para su posterior despliegue. El trabajo con el sector empresarial es fundamental para configurar la oferta y empezar a fijar las claves del modelo de gestión.

Conviene también, en primera instancia, clarificar con la Excm. Diputación Provincial sus previsiones sobre la ejecución del Plan Especial de Carriles-Bici Almería-Parque Natural (41), para poder fijar un horizonte de despliegue que permita ordenar las acciones dependientes de esta iniciativa.

7.2.2. A continuación. El trasvase hacia modos de transporte alternativos es el segundo objetivo, que debe alcanzarse mediante la oferta de transporte público (31 a 35) y el fomento

del uso de bicicletas, mediante la reducción de la oferta de plazas en las áreas de estacionamiento de playas y la extensión del dispositivo de módulos de servicio (12).

Los aparcamientos de disuasión en los núcleos costeros (23), conectados con el transporte público (31 a 35) y con servicios de alquiler de bicis en los módulos de servicio (12) de estos aparcamientos son una medida necesaria de acompañamiento al objetivo de estimular el cambio de modo de transporte.

Los aparcamientos para residentes, tanto permanentes como estacionales, (22) permitirán iniciar las acciones de peatonalización (21) y mejora de los espacios públicos (25), así como el desarrollo de la red de carriles-bici urbanos (26), que deben conectar los aparcamientos con los espacios urbanos cualificados.

El despliegue del sistema de información de playas (24) facilitará las decisiones de movilidad de los usuarios, junto con el desarrollo de las campañas de comunicación (61). Estímulos económicos para la elección de modos de transporte alternativos, mediante la tarificación de los servicios, contribuirán también al ajuste del modelo.

7.2.3. La maduración del modelo. La ejecución de la red de carriles-bici (42) y de los intercambiadores en el colector viario (43) permitirán una gestión integrada del modelo, que debe acompañarse de una generalización de la oferta de servicios privados avanzados (12).

La gestión de los equipamientos públicos (51) y los avances en posicionamiento (52) deben procurar el tercer objetivo: la extensión en el tiempo de los sistemas de movilidad y servicios avanzados para procurar ofertas atractivas de actividades fuera de la temporada estival.

El desarrollo de los indicadores de seguimiento (71 a 73), la estrategia de participación (62) y la de comunicación (61) son instrumentos necesarios para gestionar de una forma eficiente la maduración del modelo.

Es conveniente elaborar informes de temporada con el sector empresarial (73) y con el resto de gestores públicos (72) para ir orientando la gestión del modelo.

7.3. Acuerdos y coordinación pública.

La práctica totalidad de las administraciones públicas contempladas en la agenda de gestión están presentes en la Junta Rectora del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar. Según lo indicado en el análisis del marco institucional, debe aprovecharse este órgano para fomentar los acuerdos interadministrativos, mediante la firma de protocolos que correspondan con los ejercicios de la agenda de gestión.

El balance de resultados de cada ejercicio debe incorporarse a la Memoria Anual de Actividades del Parque Natural, de manera que pueda producirse una puesta en común de los logros y dificultades en este impulso de gestión.

Es conveniente asignar al Grupo de Trabajo de Movilidad tareas de seguimiento y de información sobre el desarrollo de las gestiones, así como de preparación del balance anual de resultados para incorporarlo a la Memoria de Actividades. A este respecto, es importante invitar a representantes del Consorcio Metropolitano de Transporte para que participen en ese Grupo de Trabajo.

La Junta Rectora debe asumir el liderazgo de proyecto del que se habla en este documento, de manera que ese liderazgo sea compartido por todos sus miembros.

7.4. Fomento de las iniciativas empresariales

La representación empresarial en la Junta Rectora corresponde a ASEMPAL (a nivel provincial) y a ASEMPARNA (los empresarios del Parque Natural). Es conveniente que a través de estos representantes se facilite la interlocución con los empresarios que mejor puedan interpretar las nuevas oportunidades que se generan con el impulso de estas medidas de gestión de la movilidad. Para este propósito, es importante organizar reuniones informativas entre miembros del Grupo de Trabajo de Movilidad y miembros de las asociaciones empresariales citadas. También es importante organizar reuniones con empresarios de la Marca Parque, Carta Europea de Turismo Sostenible y de otras homologaciones similares.

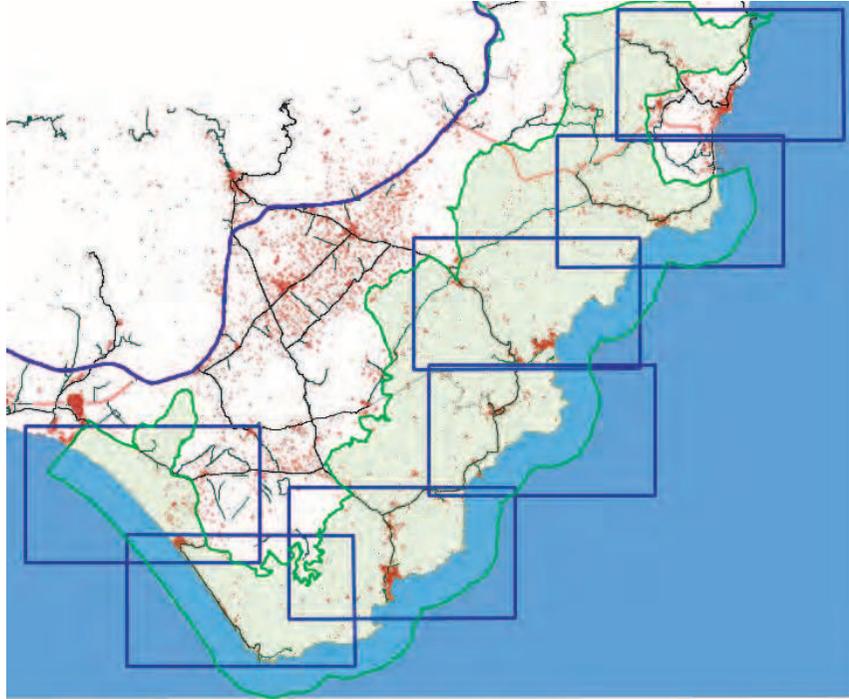
Se espera una respuesta empresarial colaboradora con los objetivos del modelo de movilidad, que debe estimularse mediante los más adecuados canales de información sobre las previsiones de desarrollo del modelo. Para este esfuerzo de comunicación también es importante incorporar a la Asociación para el Desarrollo Rural del Levante almeriense, con cuyos representantes hay que mantener reuniones de trabajo para compartir las perspectivas del nuevo modelo de gestión.

7.5. Dinamización de la comunicación y participación social

La Junta Rectora del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar no solo debe funcionar como órgano de participación, sino como instancia de fomento de la participación, para hacer una mejor contribución a este objetivo, tan importante en el planteamiento de este documento.

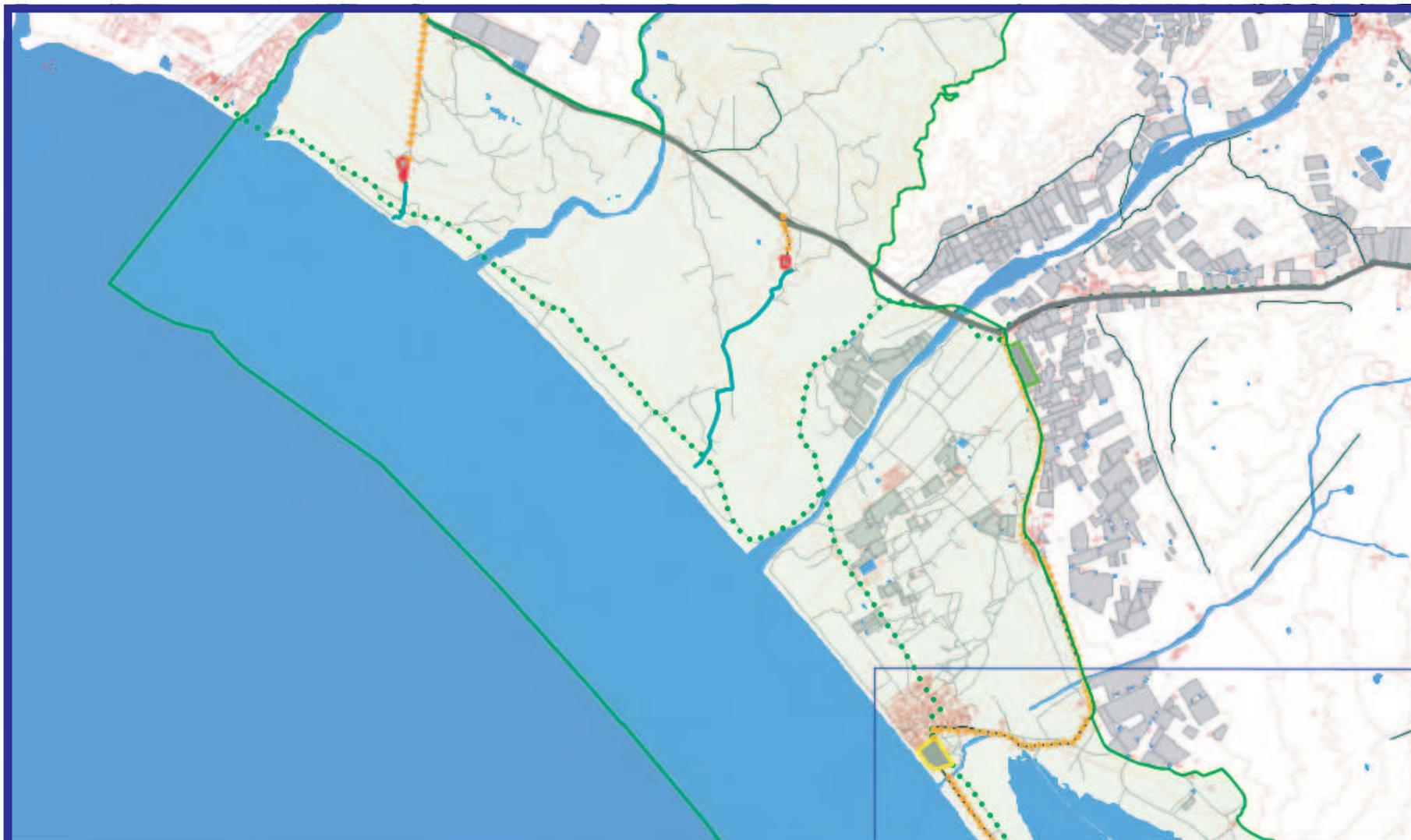
Sería conveniente la creación de un Grupo de Trabajo de fomento de la participación, que pudiera proponer a la Junta Rectora y a sus miembros el desarrollo de campañas de comunicación y actividades de participación. Estas actividades se han revelado como un factor imprescindible en el avance hacia el modelo de movilidad sostenible que aquí se propone, y que, como se ha repetido, debe estar incardinado en una estrategia de gestión que supere las dificultades actuales y proyecte estimulantes horizontes de futuro.

ANEXO: Avance indicativo de medidas físicas de ordenación



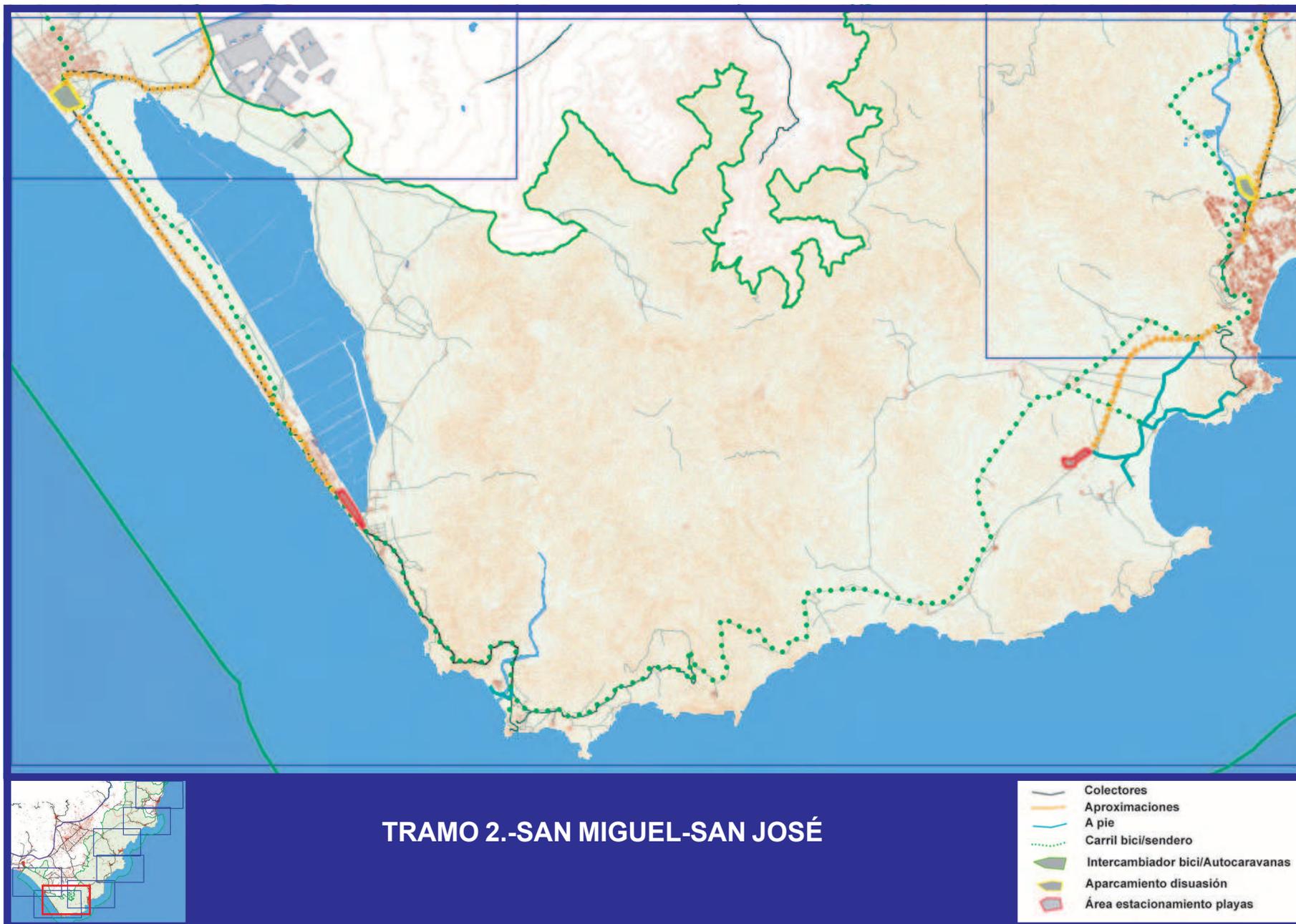
ANEXO: Avance indicativo de medidas físicas de ordenación

TRAMOS



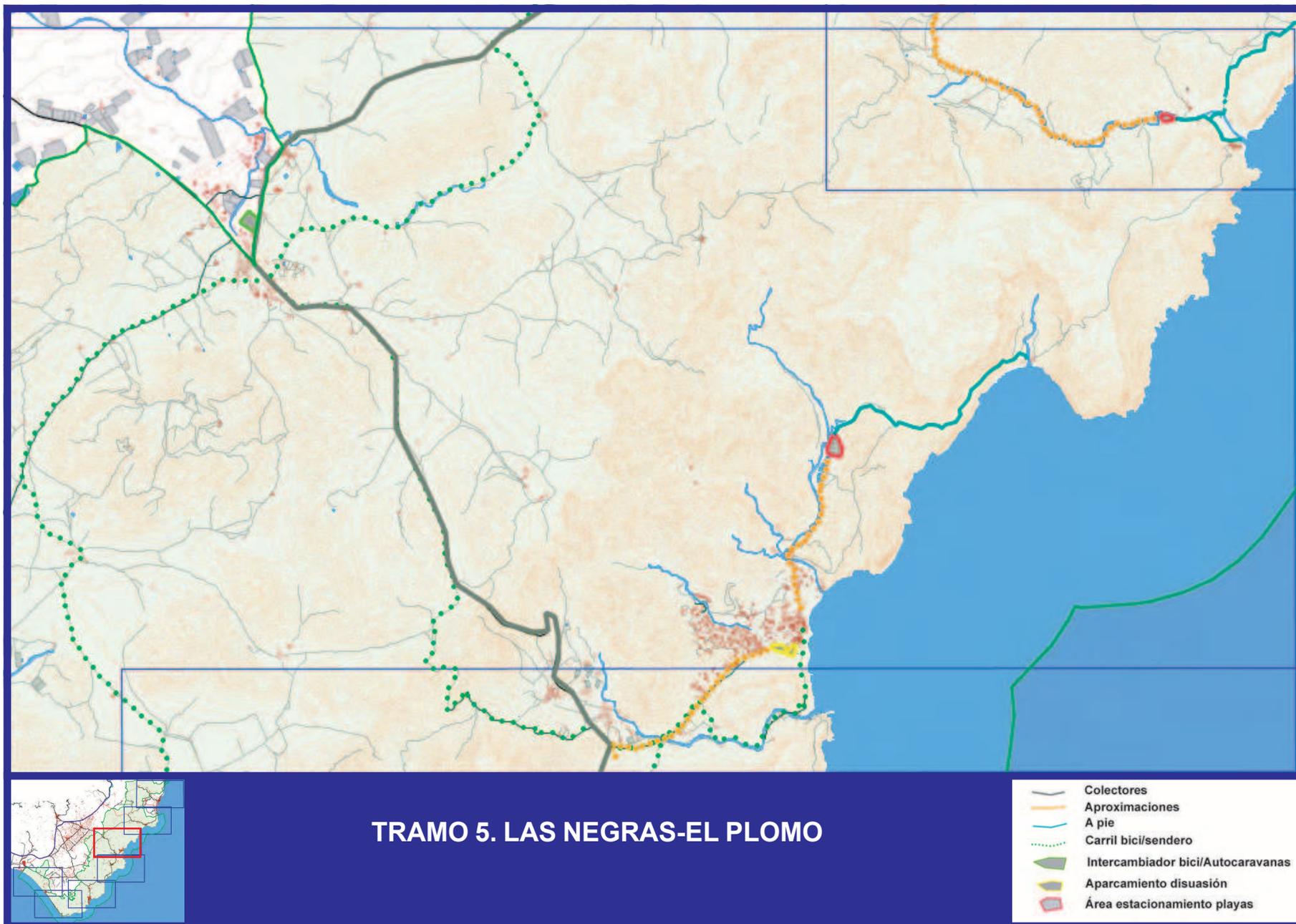
TRAMO 1.-RETAMAR-SAN MIGUEL

- Colectores
- Aproximaciones
- A pie
- Carril bici/sendero
- Intercambiador bici/Autocaravanas
- Aparcamiento disuasión
- Área estacionamiento playas



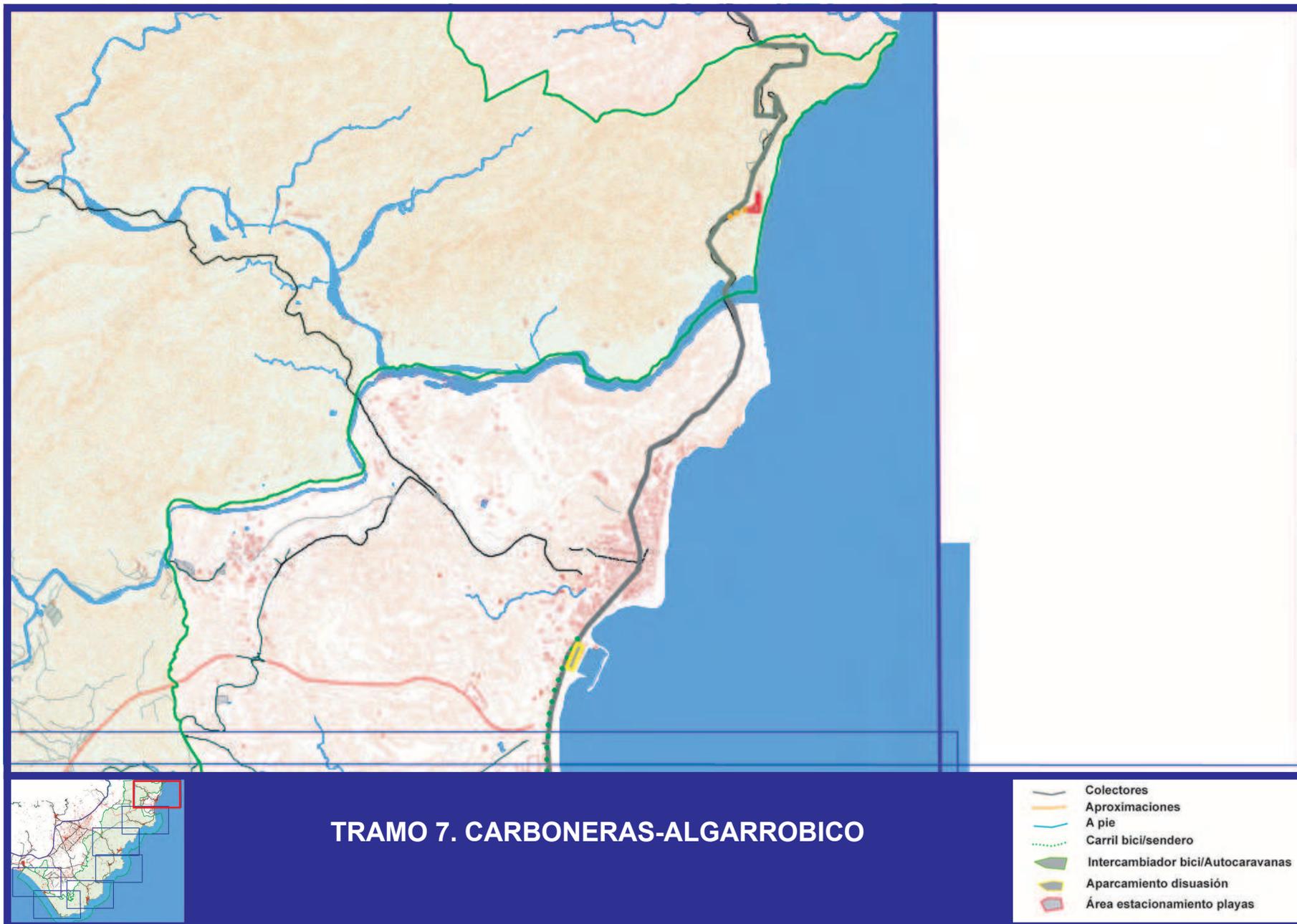






TRAMO 5. LAS NEGRAS-EL PLOMO





TRAMO 7. CARBONERAS-ALGARROBICO



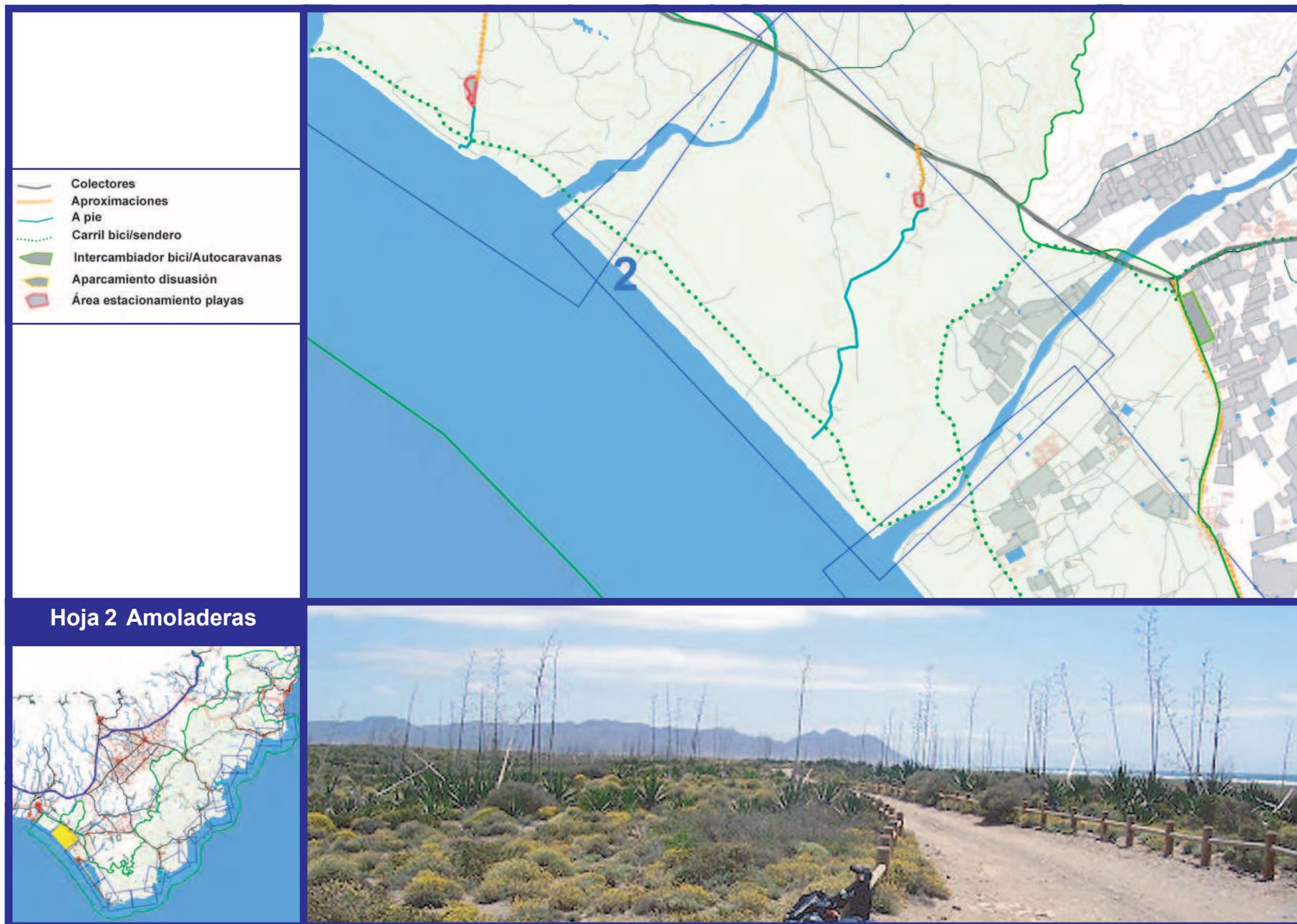
ANEXO: Avance indicativo de medidas físicas de ordenación

HOJAS



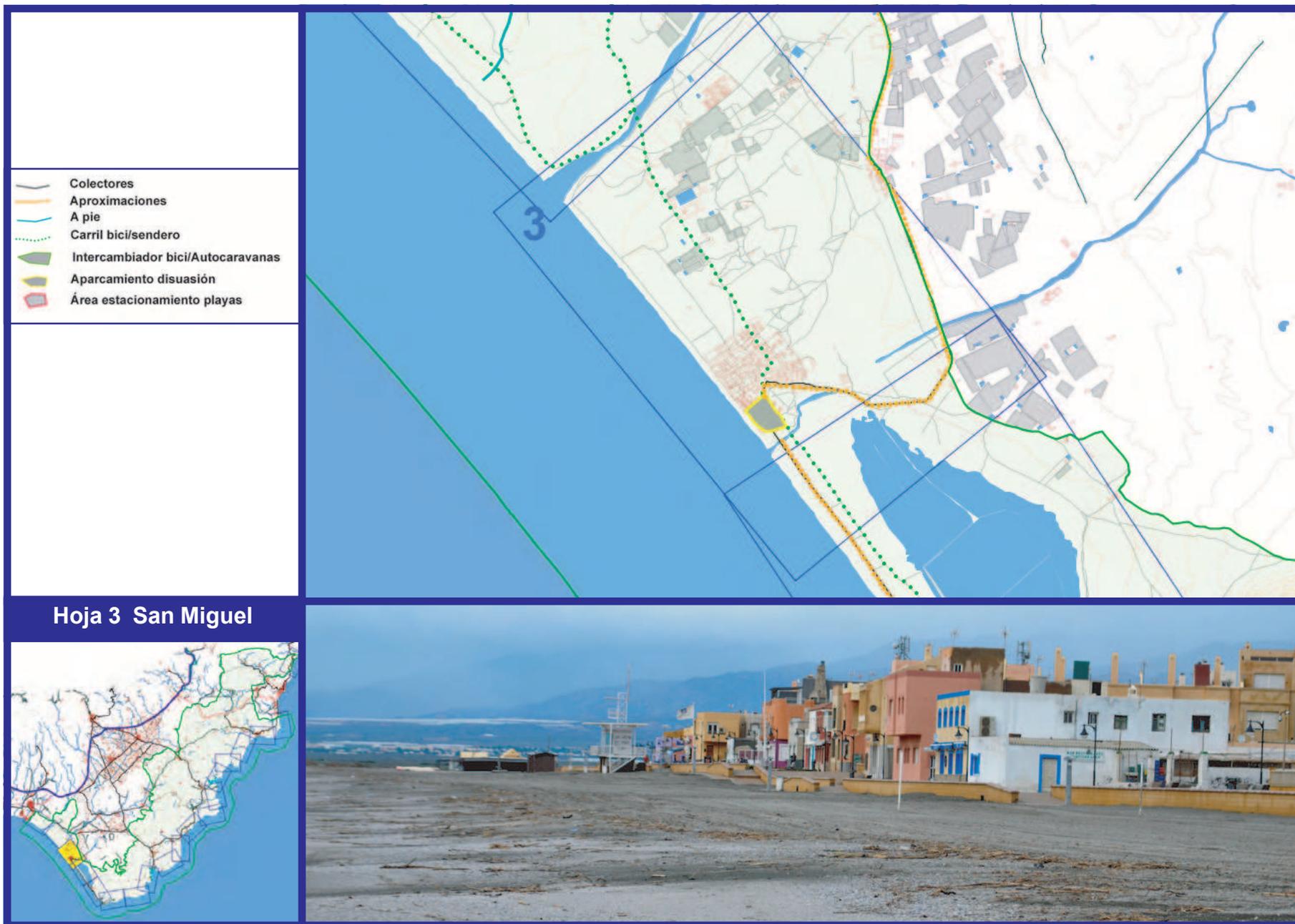
Hoja 1 Torregarcía

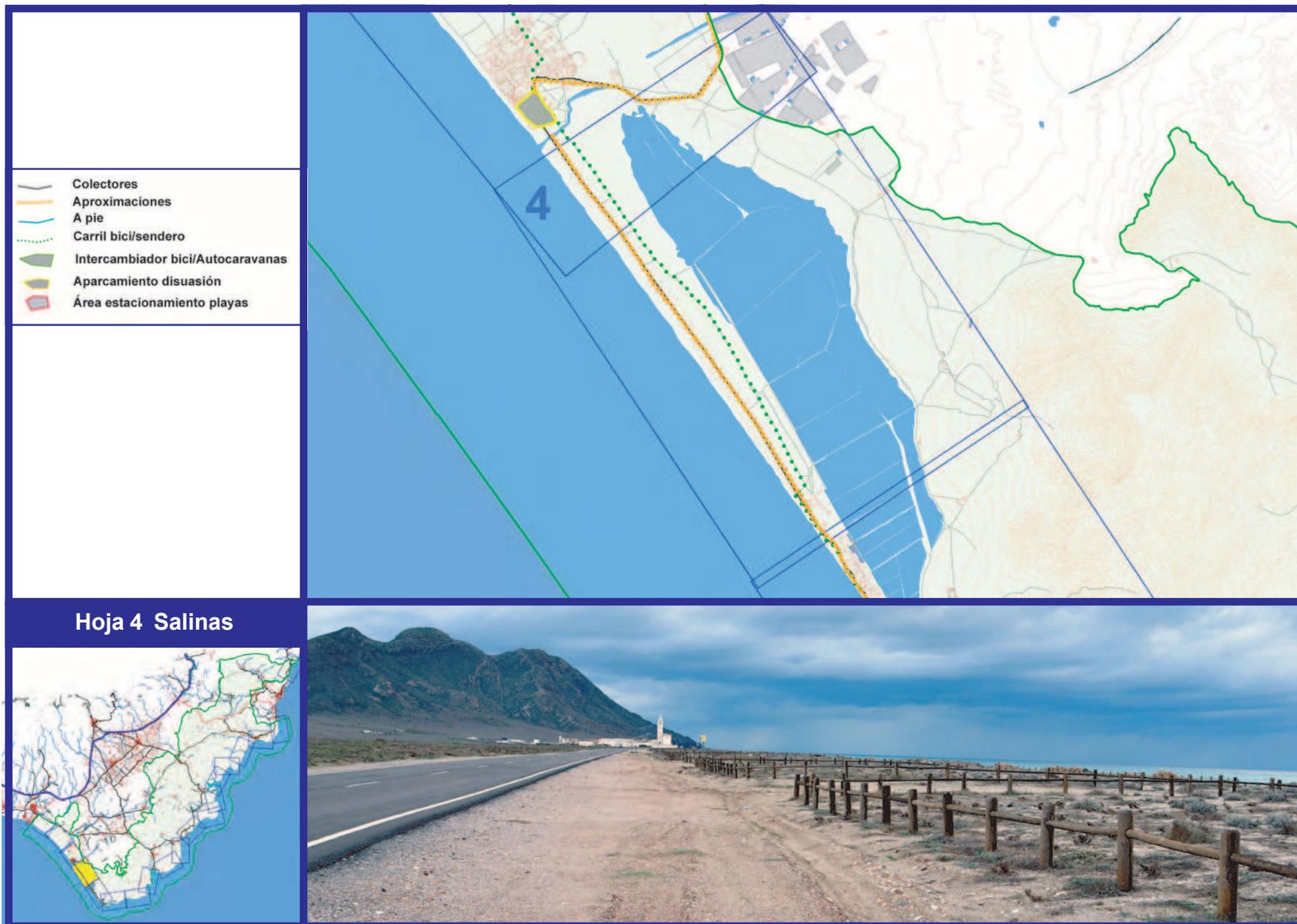


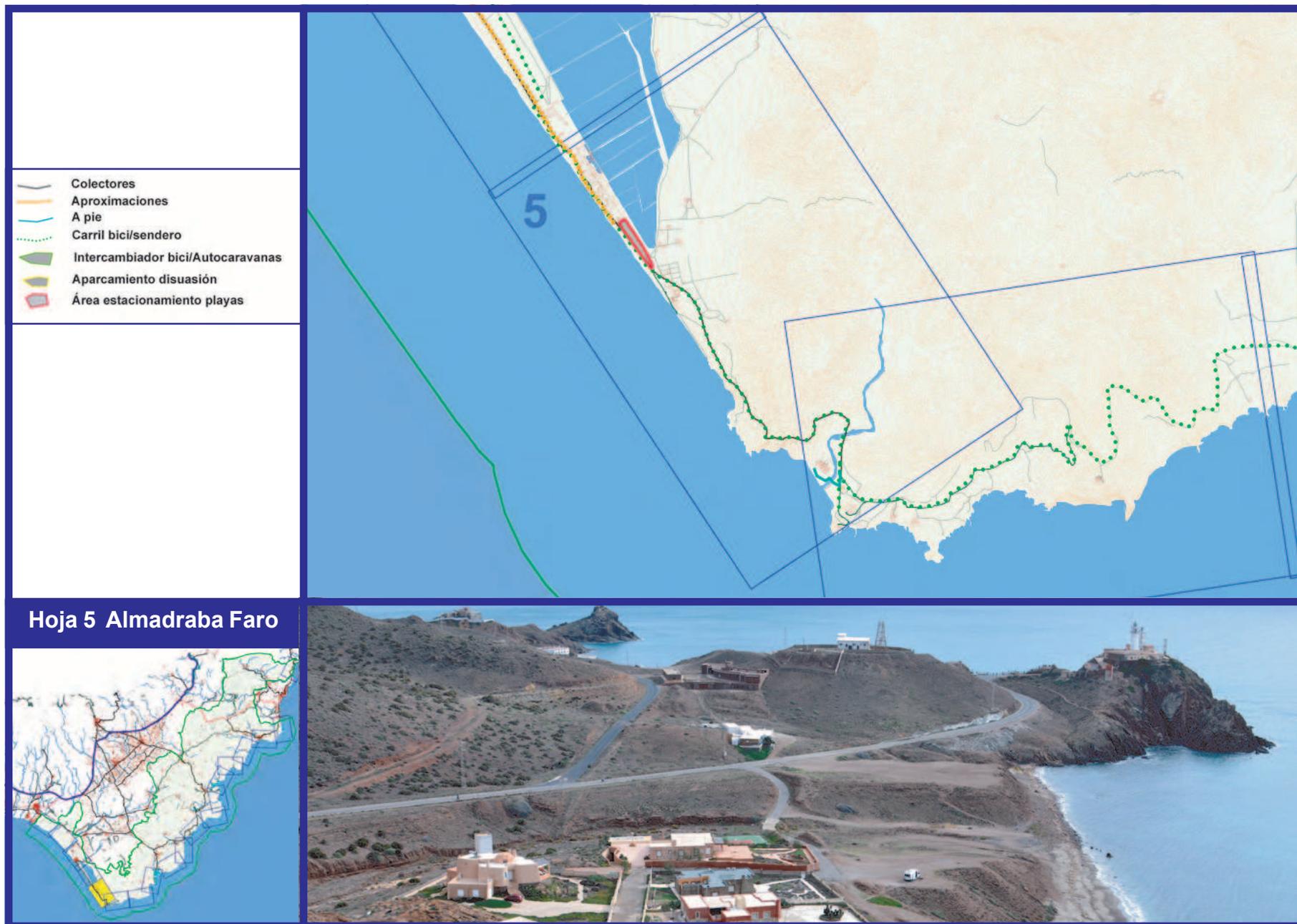


Hoja 2 Amoladeras

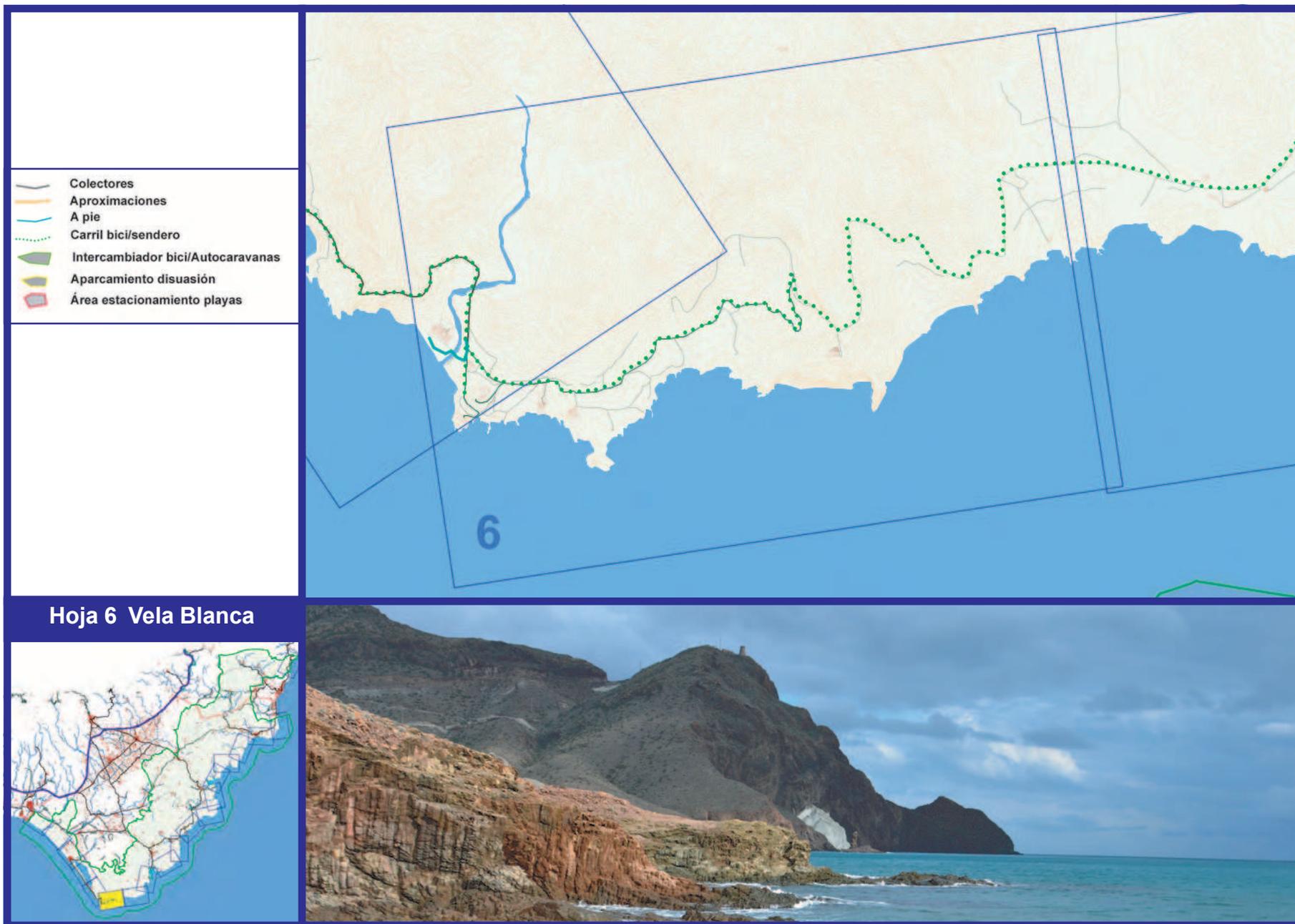




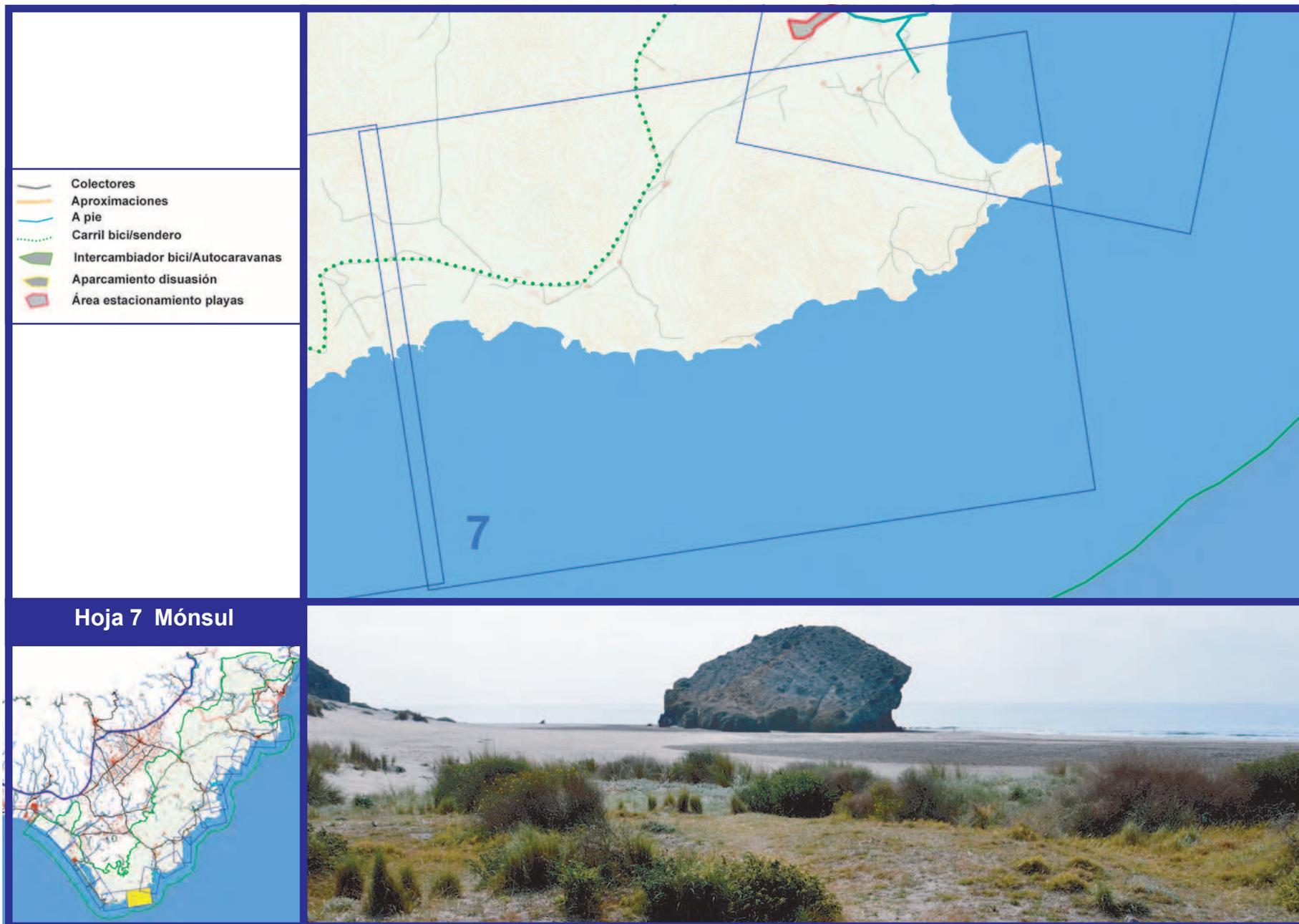


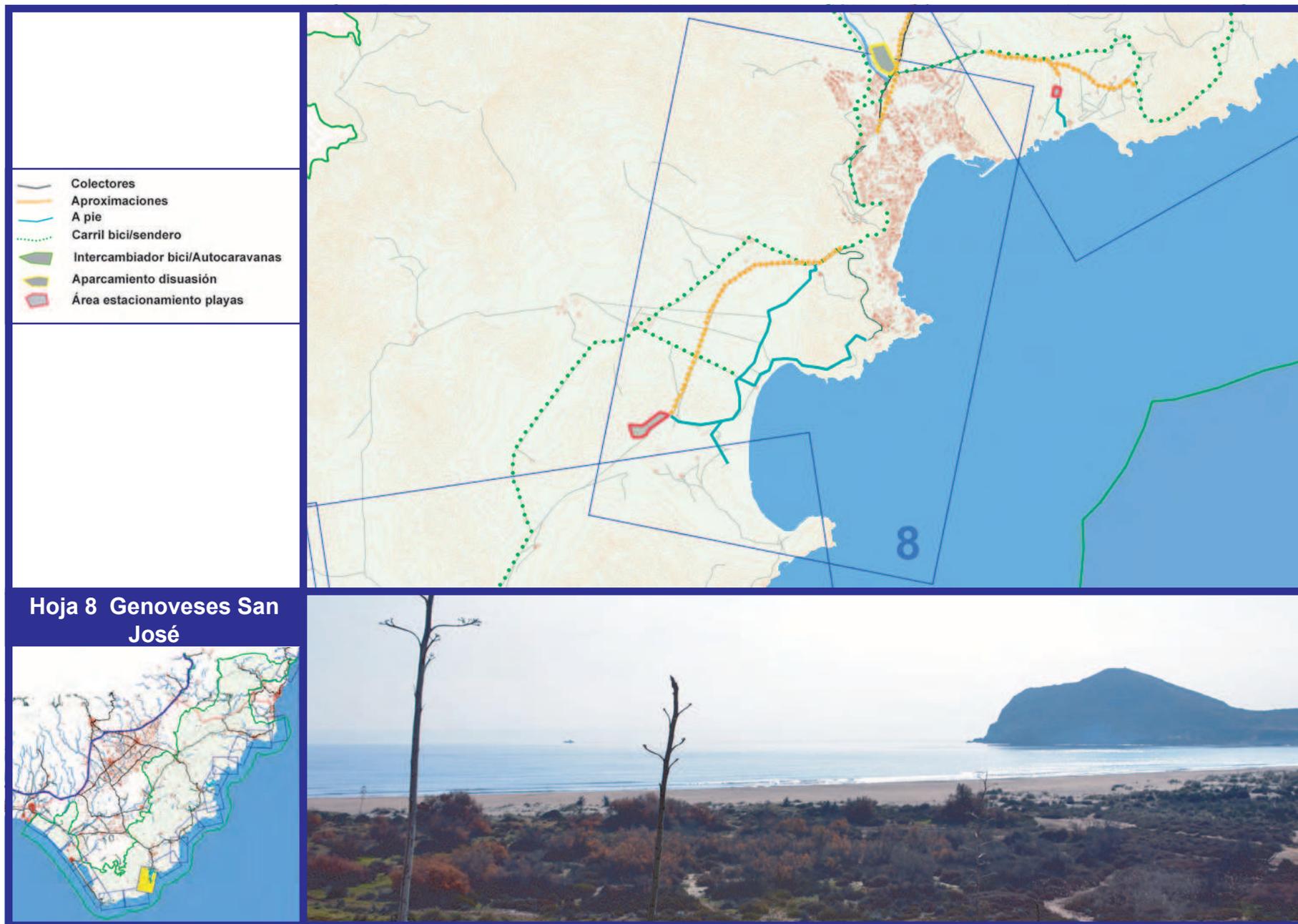


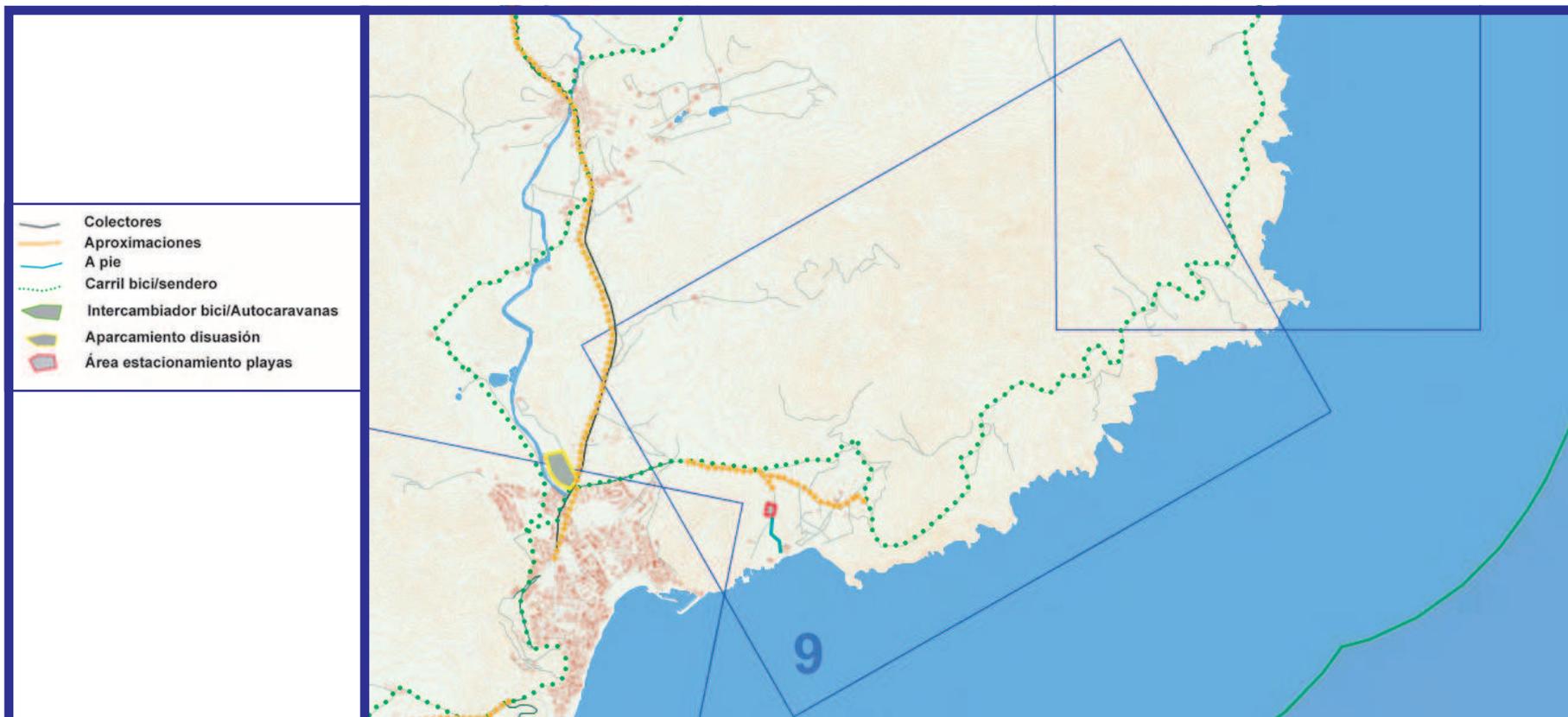
Hoja 5 Almadraba Faro



Hoja 6 Vela Blanca

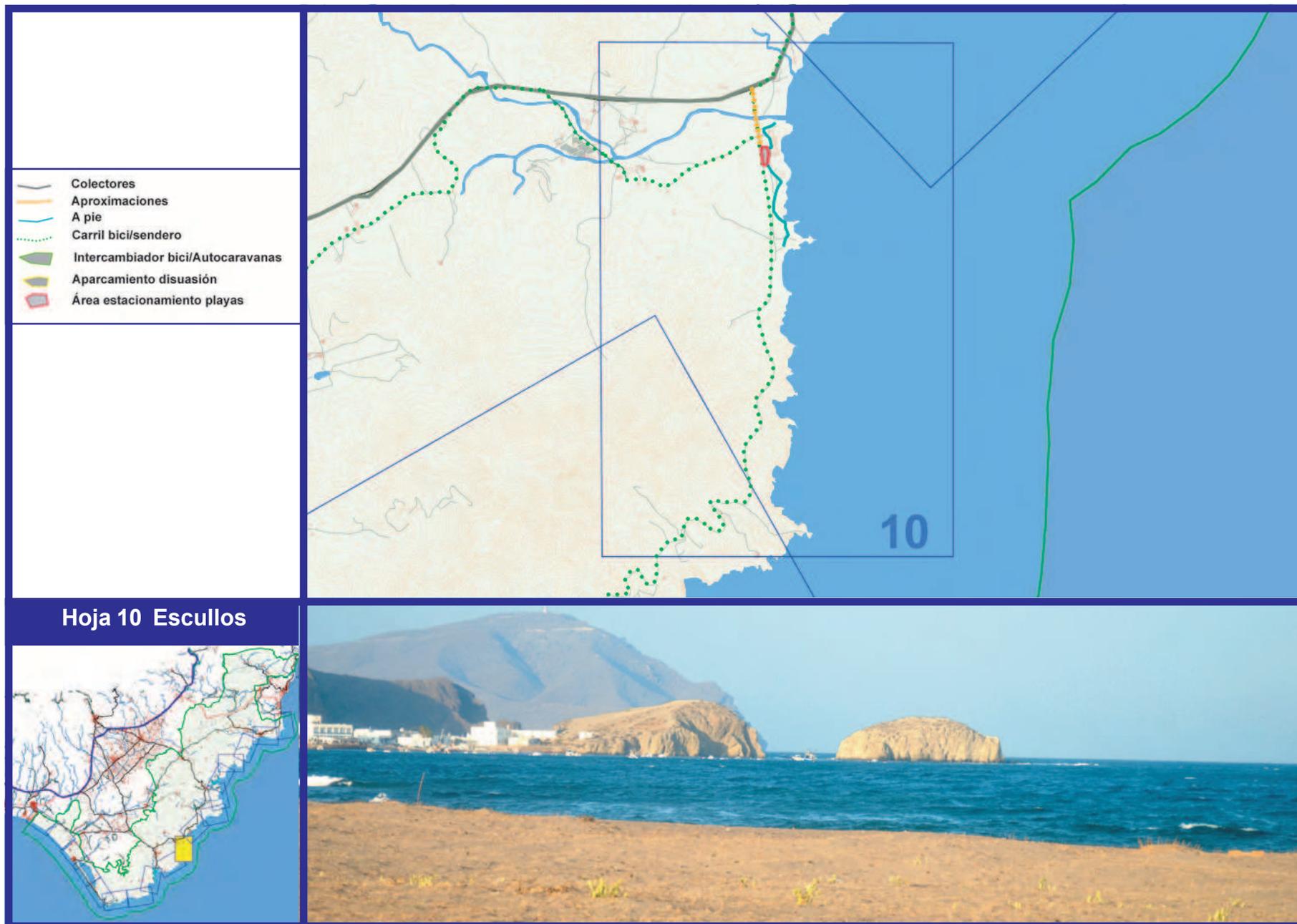


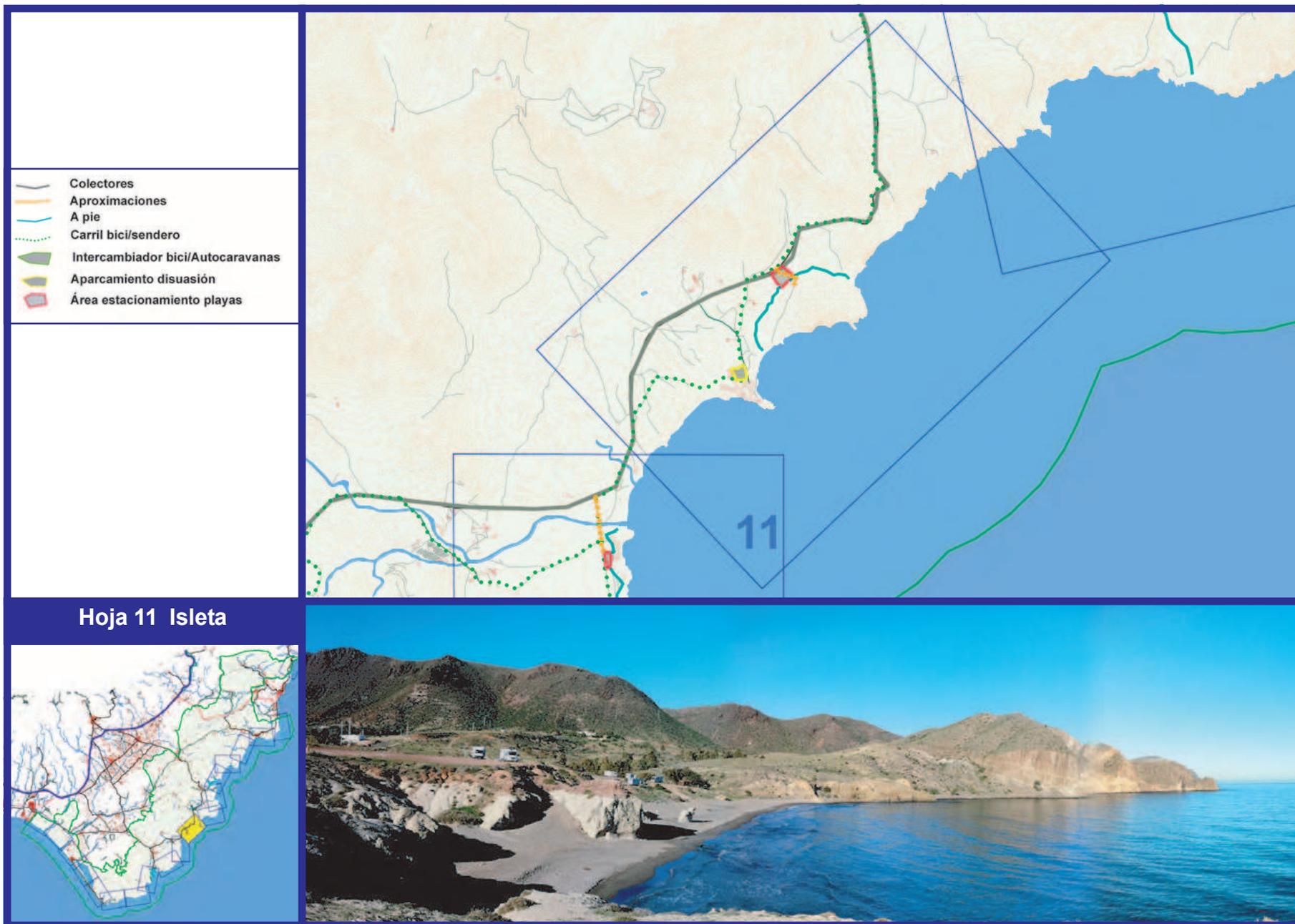




Hoja 9 Cala Higuera





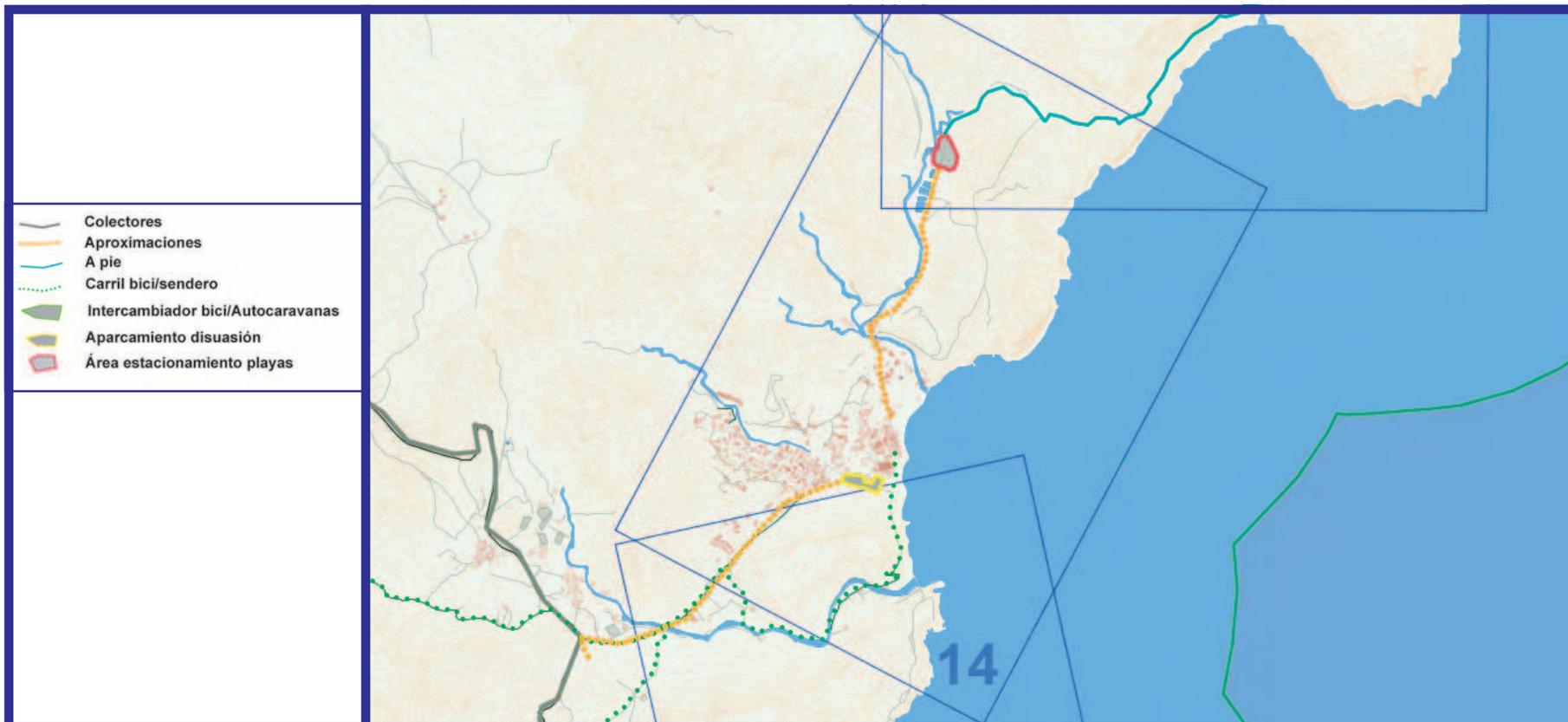




Hoja 12 Carnaje



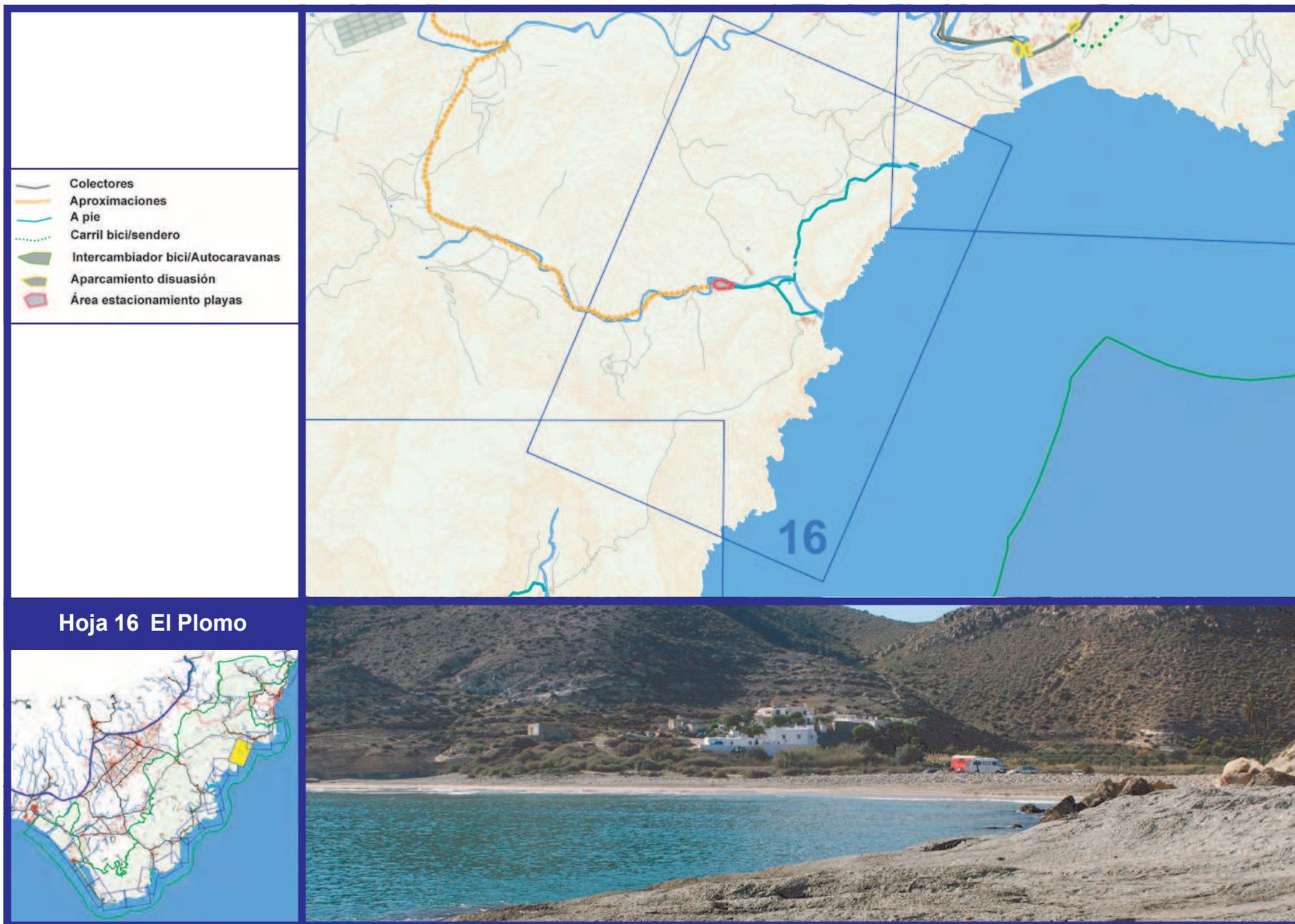
Hoja 13 Playazo

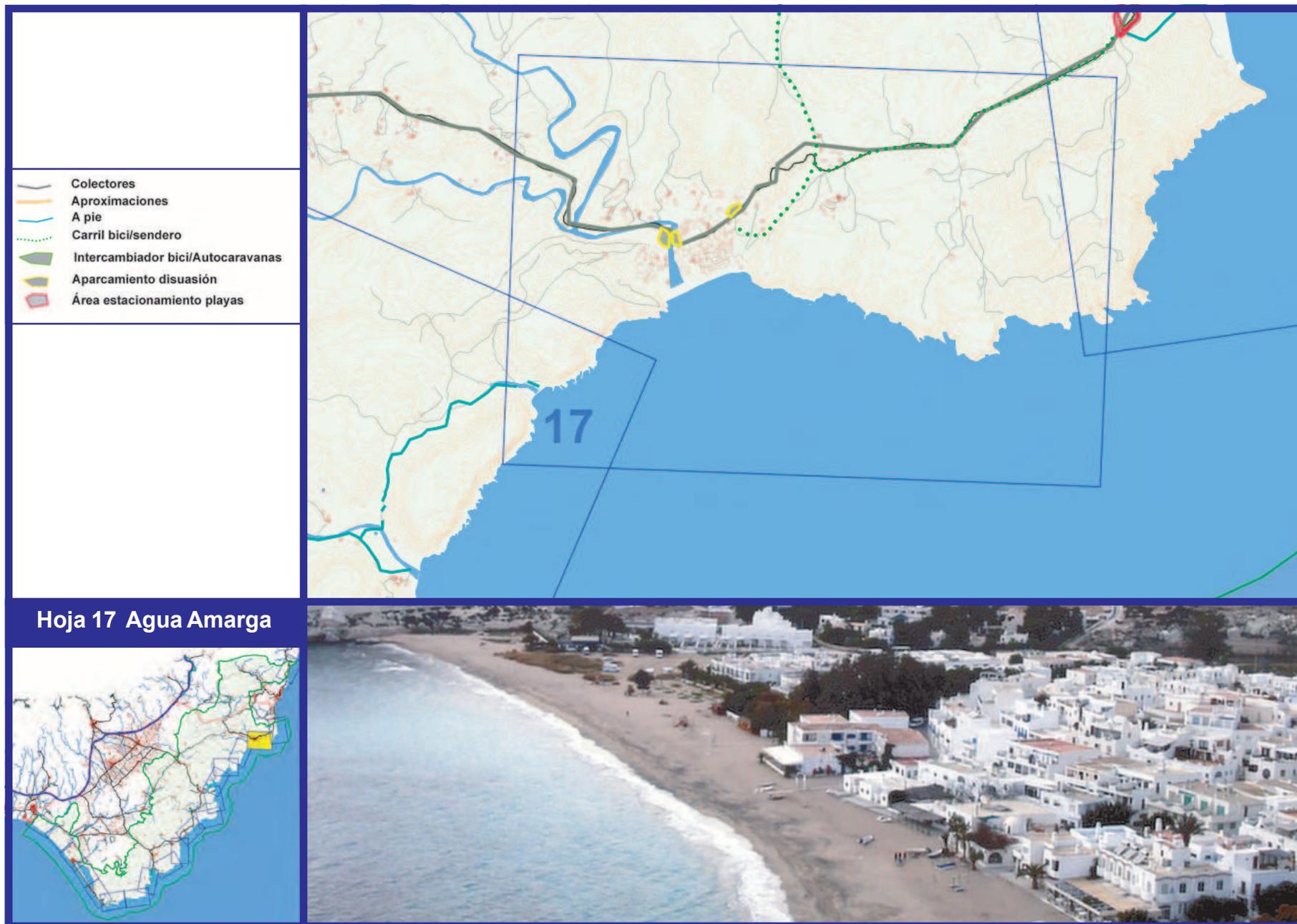


Hoja 14 Las Negras

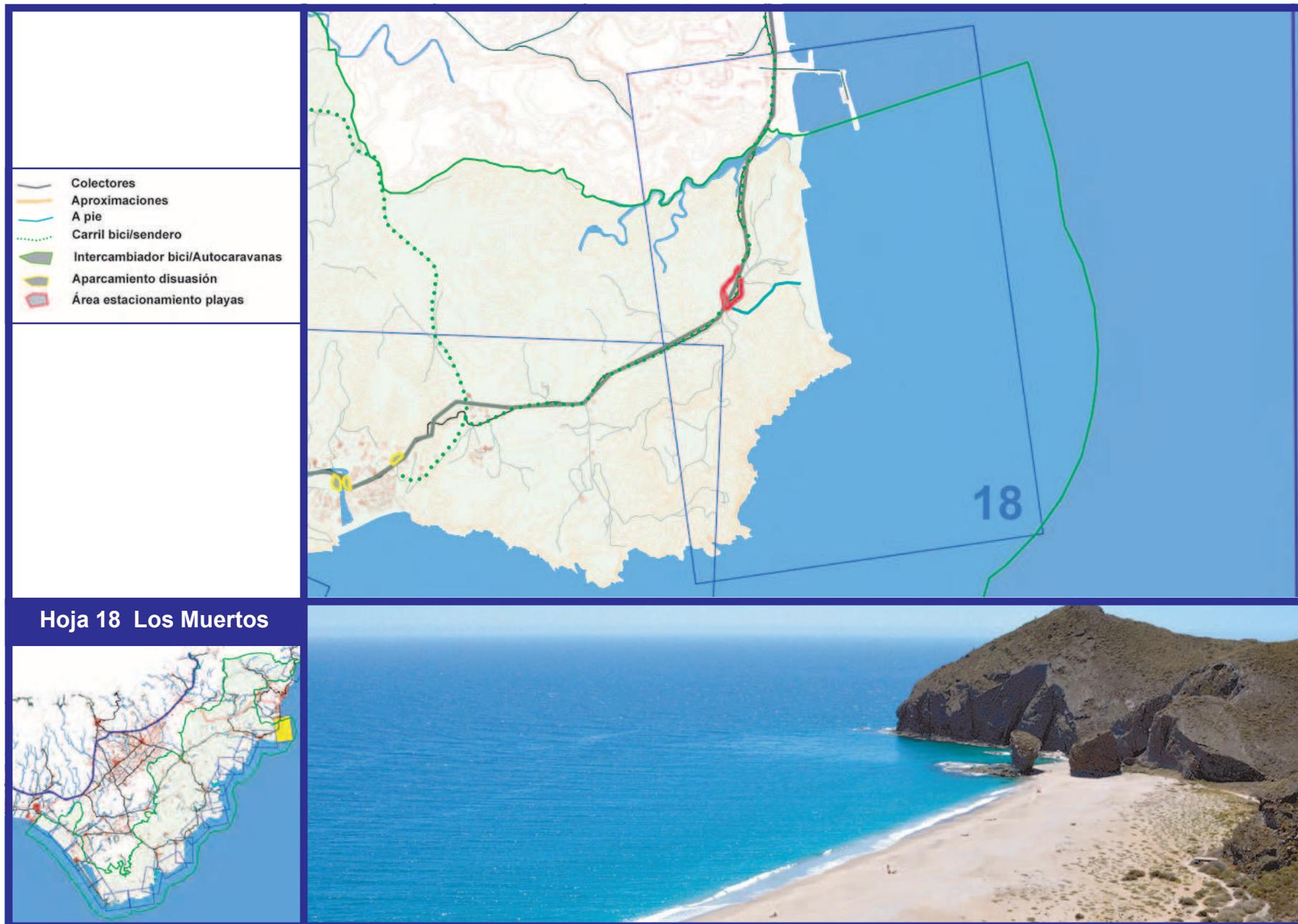




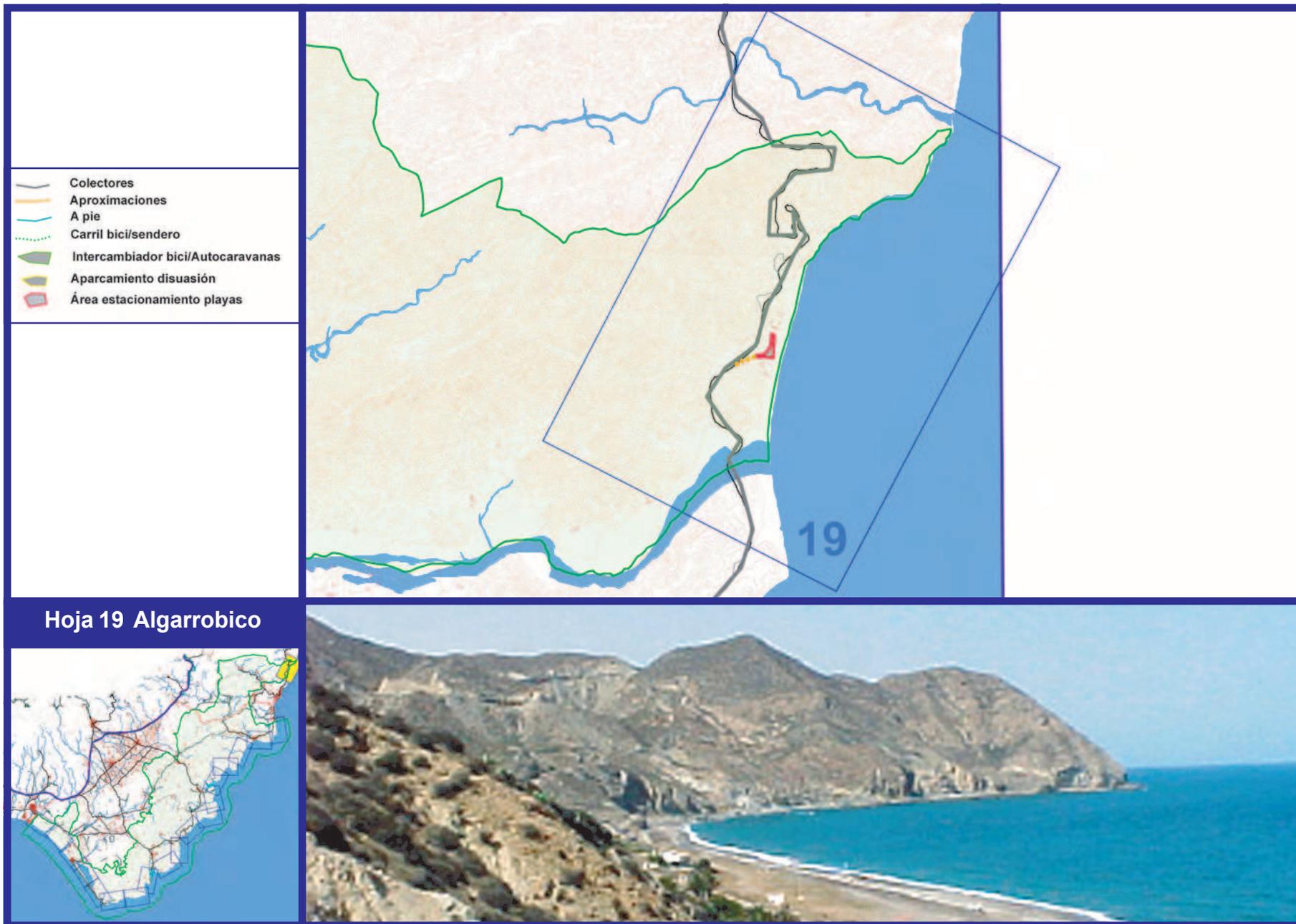




Hoja 17 Agua Amarga



Hoja 18 Los Muertos



PLAN DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO DE LOS ESPACIOS NATURALES DE PUNTA ENTINAS-SABINAR Y CABO DE GATA-NÍJAR.
DOCUMENTO PARA EL PARQUE NATURAL DE CABO DE GATA-NÍJAR