

Planificación de la movilidad sostenible en un ámbito de montaña: un plan para Cabrales (Principado de Asturias)

[PRIMERA PARTE]

I. INTRODUCCIÓN Y MARCO ESTRATÉGICO

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para el concejo de Cabrales tiene por objetivo la mejora de la accesibilidad y la movilidad, la descongestión de las zonas más turísticas en temporada alta, la implementación de soluciones de transporte público y sostenible, la regulación y optimización del estacionamiento y la garantía de la seguridad vial y de la conservación del entorno. La existencia de varios núcleos de gran atractivo turístico, junto con el aumento en la demanda de destinos para disfrutar de la naturaleza y ambientes tranquilos, requieren acciones que no comprometan la calidad de vida de la población ni la preservación de su patrimonio.

El PMUS busca compaginar las necesidades de movilidad de la población residente y las de los turistas, especialmente en temporada alta, y proteger también el patrimonio cultural y natural, para lo que establece los siguientes objetivos generales:

- Desarrollo de un sistema de transporte público que reduzca la dependencia del vehículo privado.
- Optimización de la oferta de estacionamiento y promoción del transporte público y la intermodalidad.

- Racionalización del uso del vehículo privado, limitando el acceso en zonas sensibles y a desplazamientos sin alternativas adecuadas.
- Gestión de la oferta de aparcamiento con sistemas de control e información.
- Fomento de la movilidad peatonal. Incentivo de la bicicleta y otros medios de movilidad activa.

El documento se estructura en tres fases. En la primera, se recabó toda la información disponible de estudios anteriores, especialmente sobre aforos, estudios de movilidad no autonómicos y planimetría del viario; se complementó con la toma de datos *in situ*. Se fijaron las líneas de actuación en coordinación con los servicios municipales. En la segunda fase se procedió al análisis y al diagnóstico de la movilidad actual a partir de la información obtenida en la fase anterior. La tercera y última fase define los objetivos específicos a seguir por el plan de acción y las soluciones a largo plazo en tres horizontes temporales establecidos.

En cuanto al marco en el que se encuadra el PMUS de Cabrales, se debe distinguir entre los niveles europeo, nacional y autonómico. Dentro del marco europeo, se menciona el *Libro Verde*, el Plan de Acción de Movilidad Urbana y el *Libro*

Blanco del Transporte, todos ellos de la Unión Europea; en el marco nacional, son aplicables la Ley de Economía Sostenible (Ley 2/2011, de 4 de marzo) y la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre), así como las recomendaciones de la *Estrategia Española de Movilidad Sostenible* y el *Libro Verde de Sostenibilidad Urbana y Local en la Era de la Información*. En el ámbito autonómico, es de aplicación la Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, que establece las condiciones para aprobar planes de movilidad urbana sostenible.

II. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO Y SOCIOECONÓMICO

El concejo de Cabrales presenta una población total de 1908 habitantes a 1 de enero de 2024, según datos del INE. El descenso de la población es continuo desde el 2000 (19,16%) debido a la baja natalidad, el envejecimiento y la emigración. Llama la atención la concentración de población en la franja de edad de 60 a 64 años y, en general, la población se agrupa en los grupos de mayores de 60 años. Destaca, por otro lado, el número de mujeres de 85 a 89 años y el de varones de 5 a 9. El 67,1% de las personas residentes nació en el mismo municipio, mientras que el 14,1% nació en otro concejo asturiano. El porcentaje de población extranjera se sitúa en el 9,7%, ligeramente superior a los nacidos en otra comunidad autónoma (9,1%).

Con respecto al parque móvil, según datos de SADEI para 2023, el índice de motorización es de 536 ‰; los tipos de vehículo con más unidades son los turismos, con 1023, seguidos de las furgonetas y camiones (245), los ciclomotores (153) y las motocicletas (142). Pese al descenso demográfico, el número de vehícu-

los se ha incrementado desde 2015 en algo más de 200 vehículos. La antigüedad media se sitúa en 13,56 años, según datos de la DGT. Los vehículos más antiguos son los ciclomotores (16,6 años) y las furgonetas (15,4 años) frente a los turismos (12,7 años) y las motocicletas (11,86 años). La categoría que más se ha rejuvenecido son los turismos (112 con una antigüedad inferior a 4 años).

En cuanto a la división administrativa interna del concejo de Cabrales, este se divide en nueve parroquias, siendo la de Carreña la que acoge al núcleo con la capitalidad administrativa y Arenas la que más población y servicios reúne. Por superficie, la mayor es San Martín de Bulnes (56,35 km²).

III. ASPECTOS URBANÍSTICOS

Cabrales carece de plan general de ordenación. En su defecto, desde 2011 dispone de un documento de prioridades, que clasifica el suelo en urbano, urbanizable y no urbanizable. El suelo urbano se subdivide en consolidado y no consolidado y el suelo urbanizable se subdivide en integrado (listo para desarrollo inmediato) y no integrado. El suelo no urbanizable puede ser de especial protección (ecosistemas naturales protegidos, áreas de regeneración de bosque autóctono o regulación de usos) o de interés (vegas, agrícola, forestal o regulación de usos).

Se ha revisado igualmente la zonificación catastral, que arroja una clasificación de las construcciones en residencial, agrícola, industrial, oficinas, comercial y servicios públicos.

IV. MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE PÚBLICO

La principal vía de acceso es la carretera autonómica AS-114 (Cangues d'Onís/Cangas

CUADRO I. Porcentaje de destinos de movilidad en verano e invierno

Destino	Invierno (%)	Verano (%)
Cabrales (internos)	51,2	36,5
Llanes	15,4	14,2
Val de San Vicente (Cantabria)	10,8	16,0
Cangues d'Onís/Cangas de Onís	6,1	6,8
Valdáliga (Cantabria)	5,0	5,5
Parres	2,7	3,5
Gijón/Xixón	1,2	0,9
Torrelavega (Cantabria)	1,1	0,3
Santander (Cantabria)	1,0	0,9
Oviedo/Uviéu	0,8	0,9

Fuente: PMUS Cabrales (Vectio).

de Onís-Panes), por la que circula el limitado transporte público que conecta Cabrales con los concejos vecinos. El mayor número de viajes se concentra durante el verano, llegando a triplicar las cifras con respecto al invierno por la actividad turística, que repercute sobre todo en agosto. Dentro de la semana, los sábados y domingos presentan cifras mayores.

Durante el invierno predominan los desplazamientos locales y hacia los concejos cercanos, mientras que en verano aumentan los destinos más alejados (por ejemplo, desde/hacia Madrid). Del mismo modo, se observa un aumento en los desplazamientos entre municipios de gran afluencia turística (San Vicente de la Barquera, Ribadesella, Suances...). Fijando la atención en el mes de agosto, se observa que entre las diez y las once de la mañana se concentran las llegadas a Cabrales, mientras que entre las seis y las siete lo hacen las salidas.

En cuanto a la movilidad interior, el 82% de las entradas se producen desde Onís (al oeste) y, en hora punta (a las 10 de la mañana), el 61,33% de quienes acceden aparcan en Poncebos, el 15,79% en Arenas y el 10,54% en Asiegu. La primacía de Poncebos se explica por la presencia del funicular de Bulnes y el acceso a la Ruta

del Cares. En cuanto a los flujos peatonales, el 66% también se concentran en Poncebos.

La elevada presencia de turismos en Poncebos, junto con la inexistencia de una conexión peatonal con el aparcamiento de Ovar, provoca que muchos queden estacionados en espacios no habilitados, llegando a invadir la calzada. Esta situación podría mejorarse con algún sistema de señalización inteligente en los aparcamientos de Carreña, Po y Arenas.

1. PUNTOS GENERADORES DE MOVILIDAD

Dentro del análisis se identificaron los elementos de especial interés para facilitar la toma de decisiones, interpretar y proteger los elementos patrimoniales, culturales y naturales, y evaluar fortalezas y debilidades del sistema de movilidad. Se clasificaron en cinco categorías: centros educativos; centros deportivos; centros sanitarios, administrativos y de seguridad; infraestructura turística; y elementos ambientales.

La oferta educativa se concentra en Arenas, donde se encuentra el Centro Público de Enseñanza Básica (CPEB) Las Arenas, que agrupa las etapas de Educación Infantil, Primaria y Secun-

daría Obligatoria. La enseñanza posobligatoria más próxima se imparte en los concejos de Llanes y Cangas de Onís. El acceso al CPEB está garantizado por líneas de transporte escolar.

La infraestructura deportiva se concreta en el polideportivo municipal de Arenas, en el recinto del CPEB, y el campo de fútbol de Amazán, en Carreña. Hay dos consultorios locales: en Arenas y Carreña. El ayuntamiento se ubica en Carreña, mientras que la oficina de turismo está en Arenas. En Carreña se halla un puesto de la Guardia Civil.

Los alojamientos turísticos se encuentran por todo el término municipal, aunque los hoteles, hostales y pensiones se concentran principalmente en Arenas y en localidades cercanas. Se identificaron 196 alojamientos que suman casi 3000 plazas.

Los elementos ambientales y los espacios naturales engloban itinerarios como la Ruta del Cares, el ascenso a Bulnes, la ruta a la Vega del Urriellu, la Senda del Caoru o las Foces del Río Casaño. Existen numerosos miradores y áreas recreativas repartidas por las distintas parroquias.

2. TRANSPORTE PÚBLICO

Además del funicular de Bulnes, en Cables operan taxis y varias líneas de autobús. Los servicios de transporte rodado interurbano están coordinados por el Consorcio de Transportes de Asturias, que ofrece conexiones con Gijón/Xixón, Oviedo/Uviéu, Llanes y Bustio, y con las localidades intermedias. Además, en temporada alta, se desarrolla el Plan de Transporte a la Ruta del Cares, entre Arenas y Sotres, que conecta además con el aparcamiento de Ovar. El funicular de Bulnes, que conecta Poncebos con Bulnes, opera todo el año y sirve como acceso fundamental para el pueblo, ya

que evita usar senderos difíciles. Presenta una alta afluencia de visitantes en verano. Existen taxis como servicio principalmente personal, para turistas y residentes, que complementan a las rutas y frecuencias del autobús. Hay nueve licencias de taxi y parada en Carreña.

V. CIRCULACIÓN

El análisis de tráfico se realizó a partir del mapa de aforos de la red de carreteras del Principado de Asturias para el año 2019, puesto que las principales vías son de titularidad autonómica. La AS-114 tiene dos estaciones de aforo: en Canales, junto al límite con Onís (1562 vehículos/día), y al este de Arenas (1439 vehículos/día); la AS-264 (Arenas-Sotres) tiene una estación al sur de Arenas (1100 vehículos/día). No obstante, el tráfico experimenta importantes variaciones estacionales que no se aprecian en los datos.

De igual modo, se analizó la accidentabilidad de la AS-114 a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico para 2023, que arrojan dos accidentes: uno en junio, cuando un vehículo sufrió una caída y su ocupante resultó herido leve; el otro en agosto, en el que estuvieron implicados cuatro vehículos y fallecieron dos personas, ambas motoristas.

1. INFRAESTRUCTURA VIARIA

La principal vía es la AS-114, que conecta Cangas d'Onís/Cangas de Onís con Panes (Peñamellera Baja), atravesando las localidades de Carreña, Arenas y Po. Cuenta con un carril por sentido y velocidad máxima según tramo, entre 50 y 90 km/h.

La AS-264 une Arenas con el límite con Cantabria en el municipio de Tresviso, atrave-

sando Tielve y Sotres. Permite acceder a zonas de gran interés turístico y natural como la Ruta del Cares y el funicular de Bulnes. Durante el verano suele haber vehículos estacionados en los bordes de la calzada.

La red local de primer orden está compuesta por la AS-345 que, entre Arenas y Niserias, vertebrada el concejo de Peñamellera Alta, atravesando Alles. La red local de segundo orden se compone de carreteras estrechas, en muchos casos sin carriles delimitados; destaca la CA-2 (Puente Iguanzo-Berodia).

La red municipal sirve para conectar las carreteras principales con diversas localidades, como Pandiellu, Iguanzo, Asiegu o Puertas. En conjunto, suman 20 km para conectar los pueblos con las vías principales.

2. INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Deben contarse como espacios para el disfrute peatonal los parques y plazas, además de varias calles peatonales en Arenas y, especialmente, en Carreña y Sotres, que presentan plataforma única y acceso de vehículos limitado. Sin embargo, en el documento de prioridades del Plan General de Ordenación se plantea el desarrollo de la red peatonal y la construcción de un carril bici que complementen la red de carreteras.

3. CONECTIVIDAD

En cuanto a los tiempos de viaje en automóvil, en 15 minutos desde Arenas se puede acceder a núcleos del mismo concejo como Carreña, Poncebos o Sotres, mientras que para llegar a Panes o Cangues d'Onís/Cangas de Onís se ne-

cesitan, al menos, 15 minutos más. La conexión con la autovía del Cantábrico (A-8) en Ribadesella/Ribeseya supone un viaje de 45 minutos, ligeramente superior a la conexión en Unquera (Val de San Vicente, Cantabria). Hacia el sur, por la presencia de los Picos de Europa, no existen conexiones motorizadas.

Los viajes en transporte público son escasos y suponen aumentos considerables en los tiempos de viaje, lo que explica la dependencia de las soluciones de transporte privadas.

VI. APARCAMIENTO

La mayoría de las plazas se concentran en Arenas, que cuenta con un aparcamiento principal con 196 plazas, de las que 15 son para autocaravanas, 6 para personas con movilidad reducida y el resto para turismos; existe otro aparcamiento próximo menor con 36 plazas, 6 de ellas para recarga de vehículos eléctricos. Disponen de parada de autobús y de taxi. Existe otro estacionamiento en Ovar, con 146 plazas, mientras que en Poncebos hay 25, 18 de ellas reservadas y 4 para carga de vehículos eléctricos. Sotres dispone de 30 plazas, una para personas con movilidad reducida, cuatro para motos y una parada de autobús. En Carreña hay un aparcamiento con 72 plazas.

Durante el verano, el Ayuntamiento amplía la capacidad mediante el alquiler de fincas privadas que suman 1079 m² en Sotres (45 plazas) y 2523 m² en Arenas (120 plazas) que no aseguran una cobertura completa en momentos de mayor afluencia.

La oferta específica para autocaravanas se encuentra, además de la mencionada, en Arenas, en Asiegu (3 plazas) y Carreña (6 plazas), en todos los casos por un tiempo máximo de 48 horas.