



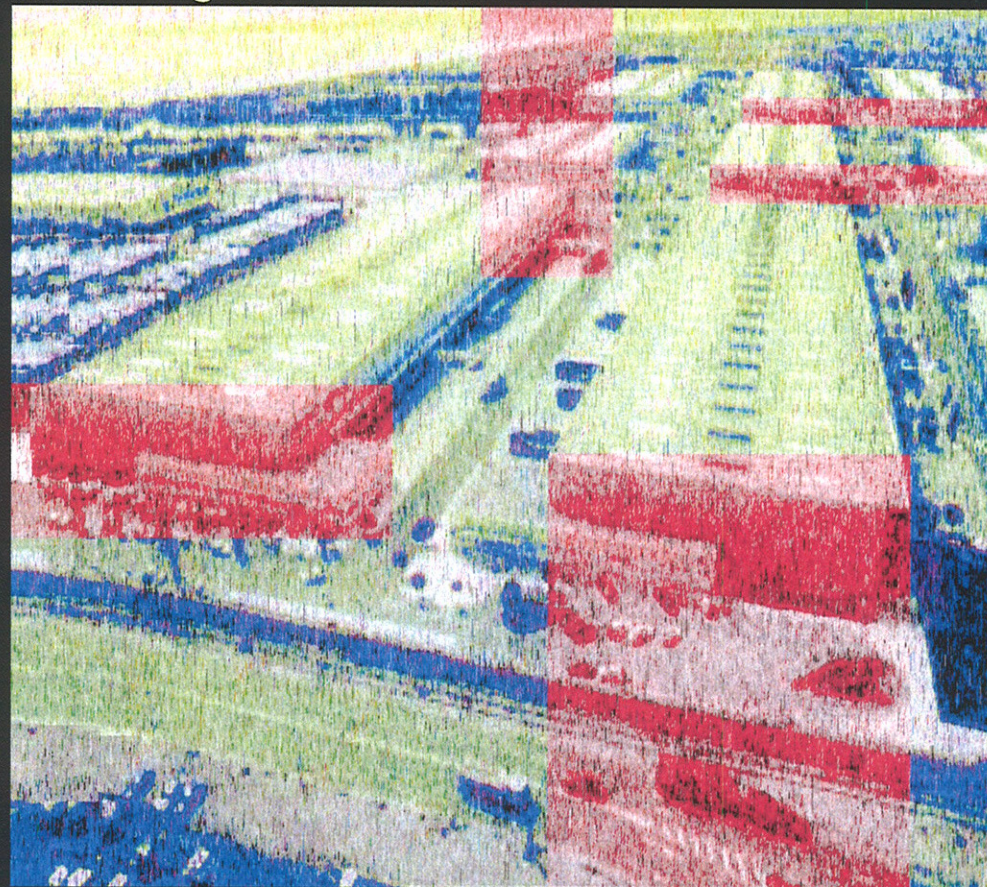
Región de Murcia

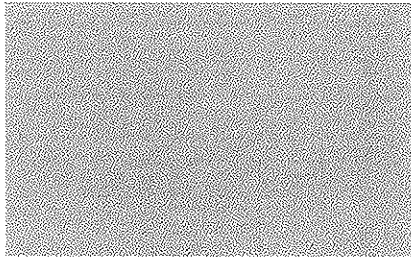
Consejería de Industria y Medio Ambiente
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

Estudio de Impacto Territorial.

Febrero 2.006

**Directrices
y Plan
de
Ordenación Territorial del Suelo
Industrial
de la Región de Murcia**





DIRECTRICES Y
PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
DEL SUELO INDUSTRIAL
DE LA REGIÓN DE MURCIA

Evaluación de Impacto Territorial del Suelo
Industrial de la Región de Murcia.

ESTUDIO DE IMPACTO TERRITORIAL

1. Introducción y contenidos.

Carácter de documento técnico complementario de los instrumentos de ordenación territorial.

2. Estudios básicos y análisis para predecir, valorar y adecuar el posible impacto sobre la *estructura territorial* y los *impactos sectoriales* sobre:

- Población y situación socioeconómica (predecir, valorar y adecuar)
- Medio ambiente y recursos naturales
- Sistema de núcleos de población y Sistema socioeconómico
- Las infraestructuras y comunicaciones
- El patrimonio histórico

3 Análisis de impacto:

- En el medio físico y natural, socioeconómico, sistema urbano, sistema de infraestructuras y comunicaciones y patrimonio histórico.

4 Análisis de repercusiones en relación con los instrumentos de ordenación del territorio o con los criterios del Sistema territorial de referencia.

5 Objetivos y criterios para la correcta implantación territorial de la Actuación, análisis de las posibles alternativas viables y justificación de la solución propuesta.

6 Análisis de alternativas desde el punto de vista de los sistemas territoriales de referencia.

7 Justificación de las soluciones propuestas en cada área funcional desde los sistemas territoriales de referencia.

ESTUDIO DE IMPACTO TERRITORIAL:

Documento complementario del
Plan de Ordenación Territorial del suelo industrial de la Región de Murcia.

1. INTRODUCCIÓN Y CONTENIDOS DEL ESTUDIO DE IMPACTO TERRITORIAL DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL.

1.1. Objeto y contenido del estudio de impacto territorial:

- El Estudio de Impacto Territorial (EIT) es el documento que nos permite estudiar, desde el punto de vista socioeconómico, territorial y ambiental las actuaciones del Plan de Ordenación Territorial (POT) y la capacidad que tienen estas para intervenir en el modelo territorial de la Región.
- Es un documento fundamentalmente de valoración territorial, por lo que su escala de actuación es global y no por ello debe entrar en valoraciones pormenorizadas propias de un proyecto, sino ser una primera valoración del plan en sus estadios más amplios y globales.

1.2. Análisis y valoración de los elementos sectoriales y territoriales relacionados con el suelo industrial.

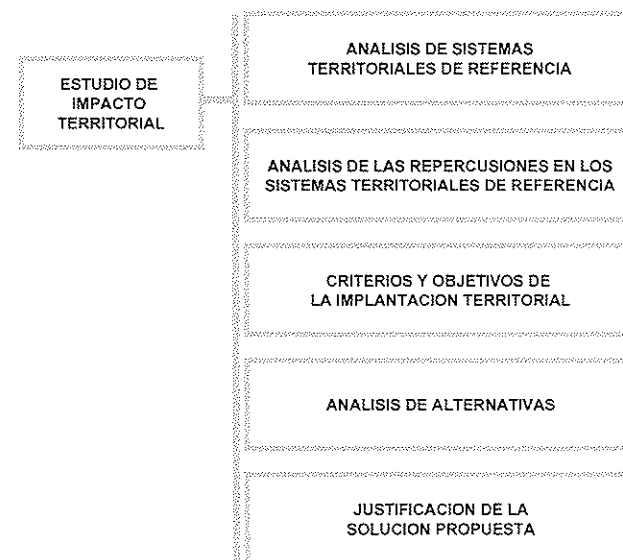
- Se entiende que el sector industrial en sí, y especialmente estas Directrices de Suelo Industrial en particular, pueden tener unas afecciones y/o impactos claros sobre la población y el empleo, las infraestructuras y comunicaciones, el modelo urbano y territorial y el medio ambiente, pero su afección sobre el patrimonio histórico es mínima y circunstancial, por lo que se ha obviado este último punto que menciona la ley del suelo de la Comunidad Autónoma de Murcia.
- El análisis de medio físico, socioeconómico, urbano de infraestructuras y dotaciones se entiende realizado previamente en la fase de información y ahora no tiene sentido sino realizar referencias a aquel documento con objeto de evitar reiteraciones sobre el documento.
- En cualquier caso se describen, como un conjunto básico de ideas, las características de los sistemas territoriales de referencia sobre los que se pretende intervenir y como se realiza esta intervención por el POT.

1.3. Instrumentos y métodos del análisis del impacto territorial

- El análisis de impacto se hace valorando el tipo e intensidad de los impactos respecto a cada uno de los sistemas territoriales de referencia y sus elementos, a través de un listado de impactos de tipo global, sobre las siete zonas industriales.
- En el caso del análisis multicriterio se realiza una valoración de las actuaciones y propuestas tipo del plan sobre cada uno de los elementos de los sistemas territoriales de actuación considerando las interrelaciones entre ambas y la importancia que se debe dar a estas en el desarrollo del plan y en los proyectos posteriores.
- Se describen a continuación las repercusiones en cada sistema territorial de referencia de las actuaciones del Plan a nivel global y los criterios y objetivos de desarrollo de las actuaciones y propuestas para conseguir un mejor impacto territorial.

1.4. El análisis y la justificación de las alternativas y de la solución propuesta

- Del mismo modo se analizan los criterios que se han tomado para las alternativas globales respecto a la solución final elegida.



- Se describe la adecuación de la alternativa final del modelo de crecimiento de suelo industrial que el Plan de Ordenación Territorial describe para el desarrollo de la Región.

El objetivo es describir en el primer escalón de la planificación, en este caso la territorial, la capacidad de actuación del nuevo modelo de suelo industrial para la ordenación de la Región y los efectos que esta puede tener sobre las distintas áreas sectoriales que se van a ver afectadas.

Será lógicamente misión de los siguientes instrumentos del planeamiento general, del planeamiento de detalle y de los proyectos concretos urbanísticos y de edificación atender a las determinaciones del plan y de estudio de impacto territorial, asumiendo de modo escalonado sus criterios y respetando sus valoraciones.

Dada la escasa experiencia a nivel europeo y nacional en la aplicación de los estudios de impacto territorial a los planes territoriales, la inexistencia de un proceso reglado, aparte de las indicaciones básicas de la ley 1/2001, y unas metodologías poco desarrolladas se opta por el desarrollo del proceso de una manera informal buscando el objetivo final de la verificación de la validez de los objetivos y tomas de decisiones adoptadas por el Plan de Ordenación Territorial.

2. ESTUDIOS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL Y LOS IMPACTOS SECTORIALES

2.1. Población y situación socioeconómica:

2.1.1. Previsión del crecimiento de población en la Región. Pautas de crecimiento por Áreas Funcionales.

Para la definición de las propuestas de las Directrices y el Plan de Ordenación se ha realizado un modelo básico de proyección de la población, basado en los datos reales de población de los últimos quince años en periodos quinquenales. Con los crecimientos medios de los datos reales de población se ha realizado una extrapolación para los periodos quinquenales comprendidos entre los años 2001 y 2021.

En las cuatro hipótesis alternativas de crecimiento de suelo, las condiciones de crecimiento de población total son idénticas. No se consideran por tanto hipótesis diferentes para un menor o mayor crecimiento de la población en diferentes escenarios, sino que éste, al tratarse de una proyección tendencial es el mismo para todos los casos con una progresión igual de la población total en todos los casos para la Región. Los valores globales de crecimiento de población para toda la Región son:

Periodo	Población total acumulada	crecimiento entre periodos
• Año 1986	1.006.788 habitantes	-----
• Año 1991	1.045.601 habitantes	38.813
• Año 1996	1.096.394 habitantes	50.793
• Año 2001	1.153.056 habitantes	56.662
• Año 2006	1.233.923 habitantes	80.867
• Año 2011	1.318.842 habitantes	84.919
• Año 2016	1.414.862 habitantes	96.020
• Año 2021	1.515.679 habitantes	100.817

Para el análisis municipal de los crecimientos de población por periodos y los de las comarcas y áreas funcionales se detallan las cifras en las dos tablas de la página siguiente.

2.1.2. El crecimiento de la población en la Región en el horizonte del Plan. Consolidación de tendencia y equilibrio de población.

Las condiciones de crecimiento de población en la Región se han considerado estables, con un ligero crecimiento dado el carácter joven de la pirámide de población, aunque con tendencia a envejecer, así como la importante aportación de población no comunitaria y comunitaria que está recibiendo y que se prevé en los próximos como compensación a la progresiva ralentización del crecimiento natural, unido al progresivo aumento de la esperanza de vida.

Sólo se han realizado modificaciones al alza de algunas tasas medias de crecimiento de población en aquellos municipios que, por tener tasas de crecimiento negativas en el periodo 86-99 (valores entre paréntesis), en la mayor parte de los casos por motivos coyunturales, debían ser corregidas para evitar generar una proyección negativa de población con decrecimientos constantes. Por ello se han elevado estos valores para alcanzar tasas de proyección futuras de signo positivo.

POBLACION TOTAL												
COMARCA	REAL				PREVISION							
	POBLACION TOTAL				Tasa Med. Variac. (%)	Tasa Med. Variac. (%)						
	Municipio	1986	1991	1996	1999	(1986-99)	2001-2021	2001	2006	2011	2016	2021
ALTIPLANO	47.166	47.454	48.854	49.345	0,35	0,88	49.700	51.890	54.194	56.617	59.167	
Jumilla	20.743	20.092	20.439	20.573	(0,06)	0,44	20.547	21.001	21.464	21.938	22.422	
Yecla	26.423	27.362	28.415	28.772	0,66	1,16	29.153	30.889	32.730	34.679	36.745	
ALTO GUADALENTIN	97.790	100.774	105.221	108.120	0,78	1,23	109.822	116.786	124.081	131.905	140.233	
Aguilas	22.926	24.894	25.702	26.773	1,20	1,45	27.424	29.486	31.704	34.089	36.652	
Lorca	65.458	65.919	69.045	70.689	0,59	1,09	71.533	75.551	79.796	84.278	89.013	
Puerto Lumbreras	9.406	9.961	10.474	10.658	0,97	1,47	10.866	11.892	12.581	13.538	14.568	
BAJO GUADALENTIN	51.386	53.981	57.651	59.969	1,20	1,62	61.462	66.645	72.096	78.145	84.745	
Aledo	1.050	985	991	1.005	(0,34)	0,16	998	1.006	1.015	1.023	1.031	
Alhama de Murcia	13.807	14.175	15.318	15.640	0,96	1,46	15.944	17.155	18.457	19.858	21.366	
Librilla	3.716	3.764	3.759	3.873	0,32	0,82	3.898	4.061	4.230	4.407	4.591	
Mazarron	13.160	14.591	16.142	17.478	2,21	2,21	18.267	20.398	22.777	25.434	28.401	
Totana	19.653	20.466	21.441	21.973	0,86	1,36	22.355	23.931	25.617	27.422	29.355	
CAMPO DE CARTAGENA	192.011	190.242	193.575	201.701	0,38	0,89	203.245	212.472	222.004	232.043	242.550	
Cartagena	168.596	168.023	170.483	177.709	0,41	0,91	179.157	187.457	196.142	205.229	214.737	
Fuente Alamo	8.778	8.279	9.046	9.606	0,70	1,20	9.741	10.341	10.978	11.654	12.372	
La Unión	14.637	13.940	14.046	14.386	(0,13)	0,37	14.348	14.614	14.884	15.160	15.441	
HUERTA DE MURCIA	344.426	373.982	394.616	405.054	1,26	1,49	415.381	447.530	481.569	518.572	558.459	
Alcantarilla	26.991	30.144	31.872	32.982	1,55	1,55	34.023	36.772	39.743	42.954	46.425	
Beniel	6.390	7.220	7.862	7.974	1,72	1,72	8.253	8.993	9.800	10.679	11.637	
Murcia	303.257	328.100	344.904	353.504	1,19	1,44	361.992	388.945	417.905	449.021	482.454	
Santomera	7.788	8.518	9.978	10.594	2,40	2,40	11.114	12.528	14.122	15.918	17.944	
MAR MENOR	42.780	47.004	56.263	62.089	2,91	3,60	66.161	79.225	92.978	112.170	134.318	
Los Alcázares	2.847	3.683	5.501	6.877	8,12	8,12	8.089	12.140	18.218	27.339	41.027	
San Javier	13.462	14.696	16.773	18.267	2,36	2,36	19.151	21.554	24.259	27.302	30.728	
San Pedro del Pinatar	10.902	12.057	13.644	15.006	2,49	2,49	15.774	17.865	20.233	22.914	25.951	
Torre Pacheco	15.549	16.568	20.345	21.937	2,68	2,68	23.146	26.469	30.269	34.614	39.583	
NOROESTE	66.739	62.640	63.935	64.531	(0,26)	0,51	64.224	65.876	67.551	69.291	71.073	
Bulles	10.080	10.009	10.488	10.677	0,44	0,94	10.772	11.293	11.838	12.410	13.010	
Calasparra	8.887	8.745	8.917	8.934	0,04	0,54	8.941	9.186	9.438	9.696	9.962	
Caravaca de la Cruz	22.622	21.296	21.824	22.269	(0,12)	0,38	22.215	22.640	23.074	23.515	23.965	
Chegin	15.047	13.614	14.085	14.077	(0,51)	0,49	13.934	14.278	14.632	14.994	15.365	
Moratalilla	10.103	8.976	8.621	8.574	(1,25)	0,25	8.362	8.465	8.570	8.675	8.783	
ORIENTAL	13.057	12.078	12.425	12.805	(0,15)	0,67	12.780	13.218	13.656	14.133	14.617	
Abanilla	6.968	6.074	6.130	6.153	(0,95)	0,05	6.037	6.051	6.066	6.080	6.095	
Fortuna	6.089	6.004	6.295	6.652	0,68	1,18	6.743	7.154	7.590	8.052	8.543	

POBLACION TOTAL												
COMARCA	REAL				PREVISION							
	POBLACION TOTAL				Tasa Med. Variac. (%)	Tasa Med. Variac. (%)						
	Municipio	1986	1991	1996	1999	(1986-99)	2001-2021	2001	2006	2011	2016	2021
RIO MULA	20.016	19.740	20.106	20.414	0,15	0,70	20.479	21.210	21.956	22.739	23.552	
Aibudeite	1.522	1.411	1.328	1.376	(0,77)	0,23	1.355	1.370	1.386	1.402	1.418	
Campos del Rio	2.044	1.949	2.019	2.005	(0,15)	0,35	1.999	2.035	2.071	2.107	2.145	
Mula	13.026	13.053	13.386	13.632	0,35	0,85	13.728	14.324	14.946	15.596	16.273	
Pliego	3.424	3.327	3.373	3.401	(0,05)	0,45	3.397	3.474	3.553	3.634	3.716	
VALLE DEL RICOTE	18.247	18.590	18.853	19.077	0,34	0,86	19.225	20.069	20.933	21.853	22.813	
Archena	12.994	13.487	14.163	14.398	0,79	1,04	14.628	15.411	16.235	17.104	18.019	
Ojós	651	678	608	589	(0,77)	0,23	580	587	594	601	608	
Ricote	1.754	1.689	1.603	1.579	(0,81)	0,19	1.554	1.569	1.584	1.600	1.615	
Ulea	1.120	1.073	1.010	956	(1,21)	0,29	933	947	961	975	989	
Villanueva del Rio	1.728	1.663	1.469	1.555	(0,81)	0,19	1.530	1.545	1.560	1.575	1.590	
VEGA ALTA	47.793	48.508	49.372	49.608	0,29	0,80	49.900	51.945	54.041	56.253	58.559	
Abarán	11.572	11.865	12.002	12.177	0,39	0,89	12.273	12.833	13.419	14.032	14.672	
Blanca	6.055	5.768	5.690	5.706	(0,46)	0,04	5.654	5.667	5.679	5.692	5.705	
Cieza	30.166	30.875	31.680	31.725	0,39	0,89	31.972	33.425	34.943	36.530	38.169	
VEGA MEDIA	65.377	70.608	75.523	78.415	1,41	1,52	80.676	87.057	93.783	101.141	109.141	
Alguazas	6.451	6.931	6.973	7.021	0,65	0,90	7.113	7.442	7.786	8.146	8.522	
Ceuti	5.916	6.411	6.924	7.153	1,47	1,72	7.367	8.029	8.750	9.537	10.394	
Lorquí	5.249	5.328	5.424	5.527	0,40	0,90	5.571	5.827	6.094	6.374	6.667	
Molina de Segura	34.917	37.806	41.109	43.097	1,63	1,63	44.527	48.313	52.422	56.890	61.716	
Torres de Cotillas.Las	12.844	14.132	15.093	15.617	1,52	1,52	16.097	17.364	18.731	20.205	21.795	
TOTAL MURCIA	1.006.788	1.045.601	1.096.394	1.131.128	0,90	1,38	1.153.056	1.233.923	1.318.842	1.414.862	1.515.679	

Fuente: INE

2.1.3.El aumento de la población activa en el horizonte del Plan de Ordenación. Comentarios sobre los efectos en el empleo.

Las tasas de población activa se han extrapolado en el modelo demográfico en base a los datos de los últimos años con proyecciones de un crecimiento moderado que alcancen progresivamente los valores medios de población activa de la media europea y nacional.

Periodo	Población activa total acumulada	crecimiento entre periodos	tasa regional de pob.activa
• Año 1986	318.175 habitantes	----	31.60%
• Año 1991	382.464 habitantes	64.289	36.58%
• Año 1996	417.996 habitantes	35.532	38.12%
• Año 2001	482.713 habitantes	64.717	41.91%
• Año 2006	555.345 habitantes	72.632	45.18%
• Año 2011	623.991 habitantes	68.646	47.49%
• Año 2016	684.974 habitantes	60.983	48.69%
• Año 2021	747.324 habitantes	62.350	49.31%

Este aumento progresivo de la tasa media de población activa hasta los 49,31% es habitual en la actualidad, en las zonas más dinámicas económicamente del país, por lo que entra dentro de unos objetivos razonables de desarrollo y por otra parte esta basado en una extrapolación moderada de los propios datos de la Región y de su tendencia de evolución.

Para el análisis municipal, comarcal y de áreas funcionales de las tendencias de población activa en el periodo 2001-2021 se detallan en la página siguiente los datos del modelo que ha servido de base para las propuestas de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial.

2.1.4.Pautas de cambio del modelo demográfico y de población según el Plan de Ordenación. (Explicando las hipótesis establecidas en la metodología del plan sobre el modelo demográfico asumido)

El aumento de la población activa en la Región se ha considerado como progresivo aumento de la tasa de población activa actual, relativamente baja respecto a la media nacional y europea. Esto se considera en la medida que se parte de unos valores relativos bajos.

Se deben producir en los próximos años un aumento gradual en base a cinco tendencias:

- convergencia con los valores medios nacionales.
- progresiva incorporación de la población joven actual al mercado laboral.
- aumento de la tasa de empleo de mujeres.
- incorporación de mano de obra extranjera a la Región consolidando las dinámicas actuales.
- alargamiento de la edad de jubilación y reducción de las jubilaciones anticipadas.

De esta manera se debe producir, independientemente de las hipótesis de suelo planteadas, el progresivo y moderado aumento de la población activa y por tanto de sus tasas medias de crecimiento como tendencia natural del modelo demográfico.

COMARCA	REAL			PREVISION						
	POBLACION ACTIVA			Tasa Med.	Tasa Med.	Variac. (% Variac. (%))				
	Municipio	1986	1991	1996	(1986-96)	2001-202*	2001	2006	2011	2016
ALTIPLANO	15.034	17.498	19.367	2,56	1,71	21.666	24.398	26.803	28.728	30.417
Jumilla	5.648	6.702	7.778	3,25	1,26	8.596	9.470	10.175	10.663	11.035
Yecla	9.386	10.796	11.589	2,13	1,99	13.071	14.928	16.628	18.065	19.382
ALTO GUADALENTIN	32.367	38.427	39.332	1,97	2,06	45.162	51.757	57.856	63.082	67.931
Aguilas	8.068	10.291	10.575	2,74	2,29	12.404	14.376	16.249	17.914	19.504
Lorca	21.342	24.463	25.103	1,64	1,92	28.590	32.548	36.139	39.136	41.855
Puerto Lumbreras	2.957	3.673	3.654	2,14	2,30	4.167	4.833	5.468	6.032	6.573
BAJO GUADALENTIN	17.525	20.667	21.997	2,30	2,43	25.750	30.032	34.178	37.955	41.648
Aledo	378	409	370	(0,21)	0,98	410	445	472	488	498
Alhama de Murcia	4.828	5.383	6.152	2,45	2,30	7.040	8.164	9.234	10.187	11.098
Librilla	1.087	1.345	1.623	4,09	1,64	1.850	2.077	2.275	2.430	2.564
Mazarron	4.796	5.941	5.866	2,03	3,07	7.297	8.783	10.311	11.805	13.348
Totana	6.436	7.589	7.986	2,18	2,20	9.153	10.562	11.886	13.045	14.140
CAMPO DE CARTAGENA	57.513	65.540	70.491	2,06	1,71	81.355	91.640	100.683	107.893	114.190
Cartagena	50.730	58.131	62.463	2,10	1,73	72.160	81.384	89.520	96.039	101.752
Fuente Alamo	2.663	2.832	2.949	1,03	2,03	3.491	3.995	4.458	4.853	5.216
La Unión	4.120	4.577	5.079	2,11	1,19	5.703	6.261	6.704	7.001	7.221
HUERTA DE MURCIA	110.882	139.560	155.264	3,42	2,32	179.648	208.471	235.959	260.495	284.029
Alcantarilla	8.255	10.864	12.496	4,23	2,39	14.664	17.083	19.410	21.510	23.540
Beniel	2.039	2.774	2.925	3,67	2,56	3.375	3.965	4.542	5.074	5.599
Murcia	97.911	122.804	136.155	3,35	2,27	157.093	181.936	205.505	226.396	246.313
Santomera	2.677	3.118	3.688	3,26	3,25	4.516	5.487	6.502	7.515	8.577
MAR MENOR	13.388	17.427	18.563	3,32	4,34	23.860	30.084	37.314	45.614	55.758
Los Alcázares(1)	832	1.257	1.426	5,54	9,34	2.305	3.729	5.883	9.052	13.755
San Javier	4.149	5.506	5.803	3,41	3,23	7.284	8.836	10.455	12.064	13.749
San Pedro del Pinatar	3.457	4.390	4.699	3,12	3,36	5.972	7.290	8.680	10.079	11.559
Torre Pacheco	4.950	6.274	6.635	2,97	3,56	8.298	10.229	12.297	14.418	16.695
NOROESTE	20.742	22.608	25.250	1,99	1,32	27.874	30.804	33.205	34.914	36.259
Bullas	3.380	3.842	4.093	1,93	1,77	4.621	5.222	5.755	6.186	6.566
Cañasparra	2.659	3.210	3.459	2,67	1,36	3.813	4.222	4.561	4.804	4.998
Caravaca de la Cruz	7.325	7.533	8.696	1,73	1,20	9.731	10.690	11.453	11.967	12.350
Cehegín	4.350	4.715	5.199	1,80	1,31	5.654	6.245	6.728	7.069	7.335
Moratalla	3.027	3.308	3.803	2,31	1,06	4.055	4.425	4.709	4.888	5.011
ORIENTAL	3.930	4.015	4.670	1,74	1,51	5.285	5.889	6.406	6.801	7.137
Abanilla	2.078	2.032	2.258	0,83	0,86	2.445	2.641	2.783	2.861	2.903
Fortuna	1.852	1.983	2.412	2,68	2,02	2.840	3.248	3.623	3.941	4.233

POBLACION ACTIVA.

COMARCA	REAL			PREVISION						
	POBLACION ACTIVA			Tasa Med.	Tasa Med.	Variac. (% Variac. (%))				
	Municipio	1986	1991	1996	(1986-96)	2001-202*	2001	2006	2011	2016
RIO MULA	6.263	7.464	8.904	3,58	1,52	9.969	11.121	12.102	12.846	13.469
Albudeite	375	569	714	6,65	1,05	801	873	928	963	986
Campos del Rio	809	894	985	1,99	1,17	1.072	1.176	1.258	1.313	1.353
Mula	4.139	4.850	5.860	3,54	1,68	6.607	7.430	8.151	8.720	9.213
Pliego	940	1.151	1.345	3,65	1,27	1.489	1.642	1.765	1.851	1.916
VALLE DEL RICOTE	5.108	6.431	7.687	4,17	1,67	8.614	9.683	10.619	11.361	12.007
Archena	3.668	4.668	5.683	4,48	1,87	6.453	7.327	8.115	8.766	9.351
Ojós	178	184	278	4,56	1,05	292	318	338	351	359
Ricote	468	566	637	3,13	1,01	679	739	784	812	830
Ulea	358	436	428	1,80	1,11	435	475	507	527	542
Villanueva del Rio	436	577	661	4,25	1,01	757	824	874	905	925
VEGA ALTA	13.379	15.750	16.701	2,24	1,63	18.554	20.811	22.770	24.303	25.621
Abarán	3.135	3.868	3.887	2,17	1,72	4.370	4.925	5.414	5.804	6.145
Blanca	1.539	1.741	1.912	2,19	0,86	2.089	2.256	2.377	2.443	2.479
Cieza	8.705	10.141	10.902	2,28	1,72	12.095	13.630	14.979	16.056	16.996
VEGA MEDIA	22.044	27.077	29.770	3,05	2,35	34.977	40.654	46.095	50.982	55.695
Alguazas	2.147	2.546	2.669	2,20	1,73	2.993	3.375	3.712	3.982	4.219
Ceuti	1.802	2.612	2.712	4,17	2,57	3.172	3.726	4.269	4.771	5.265
Lorquí	1.703	1.795	2.079	2,01	1,72	2.347	2.646	2.910	3.121	3.305
Molina de Segura	12.297	14.886	16.770	3,15	2,47	19.968	23.354	26.639	29.636	32.561
Torres de Cotillas, Las	4.095	5.238	5.540	3,07	2,35	6.496	7.552	8.564	9.472	10.346
TOTAL REGION DE MURCIA	318.175	382.464	417.996	2,77	2,21	482.713	555.345	623.991	684.974	747.324

Fuente: Padrón Municipal de Habitantes(1986y 1996) y Anuario Estadístico de la Región de Murcia(1991).

2.1.5. Las hipótesis del modelo socioeconómico de población y la influencia del suelo industrial en el empleo.

La relación directa del modelo demográfico con el modelo de suelo finalmente escogido se produce por la estimación de las hectáreas de proyección de la demanda en función de la población activa y en concreto de la población activa industrial.

Así se ha definido un marco de población activa industrial en función de las tasas medias de empleo industrial y de su extrapolación en la Región a los valores del periodo 2001-2021

Periodo	Población activa industrial acumulada	crecimiento entre periodos	tasa regional de actividad industrial
• Año 1986	61.907 habitantes	----	20.30%
• Año 1991	77.466 habitantes	15.559	22.47%
• Año 1996	91.924 habitantes	14.458	22.67%
• Año 2001	110.327 habitantes	18.403	23.87%
• Año 2006	131.767 habitantes	21.440	25.15%
• Año 2011	153.608 habitantes	21.841	26.49%
• Año 2016	174.806 habitantes	21.198	27.89%
• Año 2021	196.668 habitantes	21.862	29.66%

Con las tasas de población activa progresivamente en aumento y una tendencia hacia el incremento del porcentaje de la población dedicada a la actividad industrial irán consolidando una tendencia de aumento del peso del sector agrícola hacia el industrial y hacia un sector industrial que se incorpora cada vez a las tendencias mixtas de terciario-industria.

En la mayor parte de los países occidentales se acentúa esta tendencia al engrosamiento del sector industrial y a sectores mixtos industriales-servicios de tipo logístico, comercial, empresarial etc.

Por ello las proyecciones reflejadas en el modelo de población activa industrial de la Región consolidan esta tendencia hasta alcanzar tasas cercanas al 30% de la población activa.

En la página siguiente se detallan los datos de población activa industrial para los municipios, áreas funcionales y comarcas de la Región y sus proyecciones para el período 2001-2021.

POBLACION ACTIVA INDUSTRIAL(SECTOR SECUNDARIO SIN CONSTRUCCION)

COMARCA	REAL					PREVISION					
	POB.ACT.INDUSTRIAL				Tasa MedTasa Med.						
	1986	1991	1996	1999	Variac.(% Variac.(%)		2001	2006	2011	2016	2021
Municipio	1986	1991	1996	1999	1986-1999	2001-2021	2001	2006	2011	2016	2021
ALTIPLANO	5.785	7.028	7.998	7.884	3,29	2,86	9.353	11.042	12.717	14.287	15.855
Jumilla	1.091	1.359	1.609	1.609	3,96	2,27	1.851	2.122	2.374	2.590	2.790
Yecla	4.694	5.669	6.390	6.275	3,13	3,01	7.502	8.920	10.343	11.697	13.064
ALTO GUADALENTIN	3.941	4.823	5.229	4.607	2,87	3,01	6.222	7.396	8.578	9.702	10.837
Aguilas	461	617	647	690	3,45	3,31	790	953	1.122	1.287	1.459
Lorca	3.304	3.977	4.335	3.665	2,75	2,94	5.139	6.091	7.040	7.936	8.836
Puerto Lumbreras	176	230	247	252	3,43	3,32	293	354	416	478	542
BAJO GUADALENTIN	3.538	4.342	4.926	3.798	3,37	3,53	6.020	7.340	8.730	10.132	11.618
Aledo	19	22	21	24	0,76	1,99	24	27	30	32	34
Athama de Murcia	1.651	1.933	2.364	1.850	3,65	3,32	2.815	3.399	4.002	4.596	5.212
Librilla	86	112	146	194	5,41	2,66	173	202	230	256	281
Mazarron	1.106	1.439	1.463	726	2,84	4,09	1.895	2.374	2.901	3.458	4.070
Totana	676	837	934	1.004	3,28	3,22	1.114	1.336	1.567	1.791	2.021
CAMPO DE CARTAGENA	12.968	15.520	17.716	9.483	3,17	2,69	21.246	24.875	28.408	31.643	34.812
Cartagena	11.118	13.377	15.236	8.322	3,20	2,75	18.323	21.513	24.634	27.511	30.343
Fuente Alamo	304	339	378	827	2,21	3,04	466	555	645	731	818
La Unión	1.546	1.803	2.101	334	3,12	2,19	2.456	2.807	3.129	3.402	3.652
HUERTA DE MURCIA	16.747	22.191	27.322	21.956	5,02	3,34	32.934	39.786	46.885	53.687	61.168
Alicantarilla	2.202	3.043	3.780	2.727	5,55	3,41	4.618	5.600	6.624	7.641	8.705
Beniel	237	339	378	882	4,79	3,58	455	556	663	771	886
Murcia	13.951	18.373	22.611	17.479	4,95	3,29	27.158	32.742	38.500	44.153	50.006
Santomera	357	437	553	866	4,47	4,29	704	891	1.099	1.322	1.571
MAR MENOR	1.084	1.475	1.696	1.863	4,58	5,19	2.258	2.958	3.807	4.823	6.102
Los Alcázares(1)	60	95	112	185	3,36	10,43	189	318	523	837	1.324
San Javier	264	368	419	341	4,72	4,26	547	691	851	1.022	1.213
San Pedro del Pinatar	171	228	261	498	4,32	4,39	346	439	544	658	785
Torre Pacheco	589	784	904	839	4,37	4,59	1.176	1.510	1.889	2.306	2.780
NOROESTE	4.193	4.798	5.785	5.483	3,27	2,37	6.673	7.691	8.647	9.483	10.271
Bullas	939	1.121	1.278	1.064	3,13	2,79	1.502	1.766	2.026	2.267	2.505
Calasparra	470	596	693	873	3,96	2,37	796	917	1.031	1.131	1.225
Caravaca de la Cruz	1.554	1.678	2.131	2.005	3,21	2,21	2.482	2.838	3.165	3.443	3.699
Cehegín	845	962	1.145	1.128	3,09	2,32	1.297	1.491	1.672	1.829	1.975
Moratalla	385	442	538	413	3,41	2,07	598	679	752	813	867
ORIENTAL	396	424	523	779	2,83	2,48	615	712	806	889	970
Abanilla	221	227	267	359	1,92	1,87	301	339	372	398	420
Fortuna	175	197	266	420	3,88	3,03	314	374	434	491	549

Fuente: elaboración propia a partir de las tablas anteriores

POBLACION ACTIVA INDUSTRIAL(SECTOR SECUNDARIO SIN CONSTRUCCION)

COMARCA	REAL				PREVISION						
	POB.ACT.INDUSTRIAL			Tasa MedTasa Med.							
	1986	1991	1996	1999	Variac.(% Variac.(%)		2001	2006	2011	2016	2021
Municipio	1986	1991	1996	1999	1986-1999	2001-2021	2001	2006	2011	2016	2021
RIO MULA	1.590	1.932	2.472	1.404	4,51	2,54	2.873	3.340	3.787	4.188	4.575
Albudeite	11	18	23	7	7,70	2,05	27	31	34	37	39
Campos del Rio	454	527	627	344	3,28	2,18	710	811	903	981	1.053
Mula	1.056	1.302	1.714	1.026	4,95	2,69	2.012	2.356	2.690	2.996	3.295
Pilego	67	86	108	27	4,86	2,28	124	142	159	174	188
VALLE DEL RICOTE	591	788	1.036	739	5,77	2,84	1.220	1.438	1.654	1.855	2.055
Archena	544	727	965	536	5,90	2,89	1.140	1.348	1.554	1.747	1.940
Ojós	5	5	9	0	5,48	2,06	9	11	12	13	13
Ricote	8	10	12	9	4,24	2,02	13	15	17	18	19
Ulea	20	26	26	9	2,80	2,12	28	32	35	38	41
Villanueva del Rio	14	19	24	185	5,67	2,02	29	33	36	39	42
VEGA ALTA	1.648	2.050	2.375	1.575	3,72	2,65	2.751	3.214	3.663	4.073	4.473
Abarán	547	709	776	386	3,56	2,73	908	1.066	1.220	1.361	1.500
Blanca	165	196	232	160	3,49	1,87	264	297	326	349	368
Cieza	936	1.145	1.366	1.029	3,85	2,73	1.578	1.851	2.118	2.363	2.604
VEGA MEDIA	9.426	12.096	14.846	9.994	4,65	3,37	18.161	21.970	25.926	29.844	33.933
Alguazas	993	1.236	1.413	1.341	3,59	2,74	1.649	1.936	2.217	2.475	2.730
Ceuti	658	1.001	1.144	630	5,68	3,59	1.393	1.703	2.031	2.363	2.715
Lorquí	779	862	1.108	530	3,59	2,74	1.303	1.529	1.750	1.954	2.154
Molina de Segura	5.559	7.066	8.915	5.098	4,84	3,50	11.051	13.454	15.976	18.502	21.162
Torres de Cotillas, Las	1.437	1.930	2.266	2.395	4,66	3,37	2.766	3.347	3.952	4.550	5.173
TOTAL REGION DE MURCIA	61.907	77.466	91.924	69.565	4,03	3,12	110.327	131.767	153.608	174.806	196.668

2.2. Medio ambiente y recursos naturales

2.2.1. El medio ambiente en la Región de Murcia: problemática principal

La Región de Murcia presenta las características medioambientales propias de una Región mediterránea de clima seco en verano y suave en invierno, con precipitaciones muy bajas a lo largo del año y un entorno natural seco como corresponde a las características antes citadas.

Desde el punto de vista orográfico, la Región presenta dos realidades distintas que coexisten desde el punto de vista medioambiental:

- Un perfil relativamente plano, por donde discurren gran parte de los ríos, que concentran la mayor parte de los asentamientos industriales y de población.
- Una serie de sierras y áreas de montaña desde el norte de la Región hasta las áreas de montaña de la costa que se intercalan con el anterior sistema de valles y áreas de población y actividad.

Esta clara separación entre áreas más llanas y las montañosas de sierra ha determinado desde el punto de vista ambiental la especialización de las áreas de la Región con áreas pobladas en torno a los principales ejes fluviales y áreas muy poco pobladas y de poca actividad en las áreas de montaña.

Esto se traduce en una concentración de los problemas medioambientales de la Región en las primeras áreas y una abundancia de áreas de interés medioambiental, en gran parte, en las zonas más aisladas y menos pobladas de la Región y en la costa.

De este modo, como se detalla a lo largo de este capítulo, podemos definir los principales problemas medioambientales de la Región son:

- La utilización intensiva de los cursos fluviales en la agricultura, con un problema menor de suministro en la industria, que incide más en la calidad del agua, que en la dificultad de suministro de la demanda o la capacidad de pago de ésta.
- Una fuerte concentración de las industrias en dos áreas muy concretas de la Región con diferentes afecciones sobre el medio ambiente de la Región: Cartagena-La Unión y Murcia.
- La concentración de la industria de Cartagena y su entorno ejerce una fuerte presión sobre el medio ambiente.
- Una afección de las industrias del área metropolitana al medio hídrico en especial de la industria conservera.
- Afecciones puntuales en el valle del Guadalentín de las industrias de curtidos y de la porcicultura.
- El problema de contaminación de suelos producto de la tradición minera de la Región afecta en especial a la comarca de La Unión y el entorno de Cartagena, con el caso especial de la bahía de Portman como una de las acumulaciones de vertidos procedentes de la minería más importantes del país.

De todo lo que se deduce que las claves, en el caso concreto de la industria y el medio ambiente en la Región, se resumen en cuatro tipos o grandes bloques de problemas:

- La concentración de industrias químicas, energéticas y mineras contaminantes en el sudeste de la Región.
- La afección al medio hídrico de los procesos industriales.
- Las afecciones difusas que producen la industria no ordenada en polígonos.

Sin embargo, la Región presenta una serie de áreas de importante interés ambiental que en la actualidad se encuentran protegidas bajo diferentes figuras de ordenación y gestión medioambientales.

Dichas áreas son las grandes reservas medioambientales de la Región y una oportunidad para el desarrollo de una modelo territorial sostenible y turístico más equilibrado. Sin embargo, las afecciones que suponen en el medio ambiente antes citadas

suponen un factor disuasorio que pueden afectar a largo plazo el modelo de crecimiento regional.

2.2.2. El medio natural de la Región de Murcia

- La Región de Murcia se halla en uno de los dominios morfoestructurales más complejos de la Península Ibérica y del Mediterráneo Occidental: las **Cordilleras Béticas** orientadas de suroeste a noroeste. Estos importantes relieves presentan una organización geológica contrastada denominada **zonas externas y zonas internas**, que a escala de detalle se ven progresivamente compartimentadas tanto por una tectónica de fractura como por la red hidrográfica. Ambas ocasionan la individualización de sierras, macizos, cuencas, fosas y corredores. Las primeras comprenden, a su vez, otras dos bandas, el llamado Prebético, extendido por el sector septentrional de la Región, y el Subbético, que ocupa la banda central del territorio.
- El espacio murciano ofrece una gran variedad orográfica donde alternan montañas, valles, altiplanos, depresiones y llanuras. En conjunto en el territorio de la Región se perfila una clara **diagonal topográfica**, de unos 145 km., cuyos extremos en los ángulos noroeste y suroeste registran las máximas y las mínimas altitudes.
- **El clima** debe ser entendido dentro de un área más amplia que es el sureste peninsular, y a la vez dentro del ámbito mediterráneo. Los factores que fijan el clima de Murcia son: la latitud, los componentes atmosféricos dinámicos, la configuración topográfica del territorio, la lejanía a la fuente de humedad que es el océano Atlántico y la vecindad al cálido Mar Mediterráneo.
- La orientación SO-NE de los arcos montañosos interiores de la cuenca hidrográfica del Segura, actúan de pantalla orográfica dificultando la extensión de las influencias atlánticas arrastradas por el flujo del oeste. Las tierras murcianas se hallan a sotavento de los importantes relieves de las sierras de Cazorla, Segura, Taibilla y en situación de abrigo aerológico. Se perfila así en el territorio murciano una diagonal de aridez desde las cabeceras de los ríos Segura y Mundo hasta la costa mediterránea. La cuantía de las precipitaciones se degrada desde las tierras subhúmedas y boscosas del noroeste, con totales anuales promediados que rebasan los 500 mm, hasta la subdesértica franja costera de Cartagena-Mazarrón-Águilas, con lluvias que rara vez sobrepasan los 250 mm. al año.
- Ante estas condiciones climáticas, los paisajes del agua sólo pueden estar marcados por la escasez y sequía hidrológica. El río Segura es la más importante arteria fluvial que cruza el territorio. Sus aguas, de origen casi completamente extrarregional, permiten el desarrollo del paisaje de vegas y huertas (Calasparra, Cieza, Abarán, Ulea, Blanca, Ceutí, Lorquí, ...) y algunos sectores de bosque de ribera. Los otros ríos de la Región (Benamor, Argos, Quípar, Mula y Guadalentín), de aguas siempre escasas, pero con abundantes avenidas. Sin embargo, son las ramblas los cursos hidrológicos omnipresentes por todo el territorio murciano, ocupando en la génesis y expansión de la red de drenaje una importancia primordial.

2.2.3. El agua en la Región

La Región de Murcia es probablemente la Región del país donde se ha llegado a un mayor grado de aprovechamiento de los recursos hídricos.

Ello es debido a un marco de escasez crónico de la Región motivado por:

- La imposibilidad de acceder a nuevos recursos propios de precipitación, a la explotación de los recursos subterráneos

Sin embargo esto afecta en su mayor parte a la agricultura. En el caso del suministro urbano y de la industria la naturaleza del problema es distinta:

- En el primero no se produce problemas de suministro porque este se halla garantizado por prioridad legal.
- En el caso de la industria los volúmenes de agua requeridos son mucho menores que la agricultura y la capacidad de pago es mucho mayor estando la repercusión del precio del agua sobre la totalidad de los costes de producción muy por debajo de lo que representa en el sector agrícola, incluso del más productivo.

2.2.4. Los espacios naturales en la Región de Murcia

La Región de Murcia pese a su acusada aridez, elevadas temperaturas e irregular régimen hídrico configura un espacio regional con numerosos espacios naturales de interés ambiental en sus llanuras valles, depresiones y zonas costeras.

Los espacios Naturales de la Región estaban protegidos y regulados por la ley de 4/1992 de Ordenación y Protección del Territorio, aspectos que no han sido derogados por la vigente ley del suelo 1/2001. Se han generado 19 espacios naturales protegidos con sus correspondientes figuras de gestión, niveles de protección y Planes de Ordenación.

La nueva Ley del Suelo 1/2001 ha ampliado algunas determinaciones estableciendo lo siguiente en relación a los espacios naturales protegidos:

Las mayores amenazas a estos espacios proviene de la presión que se ejerce desde la acción humana y de los procesos naturales propios de un clima tan árido.

Dentro de la Región de Murcia existen espacios de interés ambiental muchos de ellos conservados en buenas condiciones, otros sometidos a mayores presiones, la clasificación de los mismos se basa en las siguientes categorías:

- Zepas (zonas de especial protección de aves)
- y Lugares de Importancia Comunitaria LIC's.

Las quince Zonas de Especial Protección de Aves que ya han sido incluidos como Lugares de Interés comunitarios y como espacios regionales protegidos se detallan en la página siguiente.

Se han designado un conjunto de cincuenta Lugares de Interés Comunitario susceptible de incorporarse a la red Natura 2000 recogidos en la directiva comunitaria Habitats 92/43. Estos lugares con una superficie total de 349.346 ha corresponden a 164.066 ha de medio terrestre y 185.280 ha de medio marino, como se refleja en el cuadro anexo con todas estas áreas agrupadas según su figura de protección, con su denominación y extensión.

ZONAS DE ESPECIAL PROTECCION DE AVES (ZEPA)	
Denominación	Extensión (Ha)
Parque Regional de Sierra Espuña	17.815
Sierra de la Piña	7.879
Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar	837
Estepas de Yecla	4.290
Humedal de Ajauque y Rambla Salada	1.632
Sierra de la Fausilla	791
Isla Grosa	18
Islas Hormigas	154
Sierra de Ricote y la Navela	7.244
Sierra de Mojantes	1.483
Sierra Burete, Lavia y Cambrón	21.482
Sierra Molino, Embalse de Quípar y Llanos de Cagitán	28.076
La Muela y Cabo Tiñoso	10.924
Mar Menor	14.414
Sierra de Moratalla	21.513
Monte el Valle y Sierra de Altaona y Escalona	14.825
Saladares del Guadalentín	3.016
Llano de las Cabras	987
Sierras del Gigante-Pericay, Lomas del Buitre-Río Luchena y Sierra de La Torrecilla	25.390
Atmenara -Moreras- Cabo Cope	22.350
Isla Cueva de Lobos	28
Isla de las Palomas	28

Fuente : SIGA. Comunidad Autónoma Región de Murcia

LUGARES DE INTERES COMUNITARIO (LIC)

Denominación	Extensión (Ha)
Sierra de Espuña	17.804
Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar	841
Calblanque, Monte de Cenizas y Peña del Aguila	2.822
Carrascoy y El Valle	10.769
Sierra de La Pila	8.836
Sierras y Vega Alta del Segura y Río Benamor	10.699
Humedal del Ajauquey y Rambla Salada	885
Espacios Abiertos e islas del Mar Menor	1.190
Islas e Islotes del Litoral Mediterráneo	42
Sierra Salinas	1.322
Sierra del Carche	5.942
Cuatro Calas	173
Sierra de las Moreras	2.399
Calnegre	837
Cabezo Gordo	223
Saladares del Guadalentín	2.026
La Muela y Cabo Tiñoso	7.776
Revolcadores	3.561
Sierra de Villafuerte	6.558
Sierra de la Muela	10.839
Sierra de Gavilán	3.560
Casa Alta-Salinas	3.742
Sierra de Lavia	2.153
Sierra del Gigante	3.664
Sierra de la Tercia	4.925

LUGARES DE INTERES COMUNITARIO (LIC)

Denominación	Extensión (Ha)
Cabezo de Roldán	1233
Sierra de La Fausilla	791
Sierra del Ricote-La Navela	7819
Sierra de Abanilla	975
Río Chicamo	338
Cabo Cope	256
Minas de La Celia	0,79
Cueva de Las Yeseras	0,79
Lomas del Buitre y Río Luchena	4.152
Sierra de Almenara	19.026
Sierra del Buey	3.778
Sierra del Serral	1.092
Sierra de la Serrata	1.163
Cabezo de la Jara y Rambla Nogalte	1.326
Cabezo del Pericón	443
Rambla de la Rogativa	309
Yesos de Ulea	745
Río Quipar	645
Sierra de la Victorias	1.947
Río Mula y Río Pliego	456
Sierra de Enmedio	2.194
Sierra de la Torrecilla	3.526
Subtotal terrestre	164.066
Franja Litoral de la Región de Murcia	12.739
Mar Menor	13.467
Medio marino	159.074
Subtotal medio marino	185.279
Total	349.345

Fuente: SIGA. Comunidad Autónoma Región de Murcia

2.2.5. Los Problemas de contaminación de origen industrial en la Región de Murcia

A. Contaminación Atmosférica

- La contaminación atmosférica en la Región de Murcia se centra fundamentalmente en las plantas de emisión de contaminantes procedentes de los procesos químicos y de las plantas energéticas del entorno de Cartagena.
- Este es el principal foco regional de emisión de contaminantes, centradas en el Valle de Escombreras y en los polígonos industriales de los alrededores de la propia Cartagena. Las refinerías de hidrocarburos, las plantas térmicas, las plantas de producción de fertilizantes y sus derivados y más recientemente las plantas de ciclo combinado son algunos de los puntos de emisión importantes, si bien los controles y medidas introducidas en los últimos años han mejorado la situación.

Se producen emisiones al aire de naturaleza química tóxica especialmente de anhídrido sulfuroso, partículas sólidas y nitrógeno que por los fenómenos de inversión térmica que se producen por el entorno montañoso, el clima suave y la proximidad al mar generan problemas de contaminación del aire.

- Gracias al Plan Operativo de Intervención Industrial y a la red de vigilancia se pueden controlar los focos de emisión con objeto de evitar que se superen los valores máximos permitidos. Desde 1995 se suscriben convenios individuales con las industrias catalogadas como potencialmente contaminadoras de la atmósfera.
- Existe una red automática que detecta los valores de emisión a la atmósfera de dióxido de azufre SO₂, dióxido de nitrógeno NO₂, ozono O₃, monóxido de carbono CO, ácido clorhídrico HCl, plomo Pb y partículas sólidas. Por otro lado la utilización de otros combustibles está aumentando las emisiones de NOx.

B. Contaminación de las aguas

Existen todavía algunos problemas de contaminación de las aguas en la Región.

A pesar de las campañas y esfuerzos de mejoras en depuración y control que ha llevado a cabo la Administración Regional persisten problemas puntuales de depuración de las aguas residuales urbanas e industriales.

C. Contaminación de suelos

- Existe en la Región tres tipos de contaminación de suelos en función de la clasificación de la fuente o sector productivo que los causa:
 - Contaminación de suelos por empleo de productos químicos en la agricultura intensiva y la actividad ganadera.
 - Contaminación de suelos por la actividad industrial, sobre todo en la zona de Cartagena, como consecuencia de los residuos químicos producidos por los procesos de transformación de los productos químicos obtenidos como subproductos de estas plantas.
 - Contaminación de suelos por vertidos de actividades mineras contaminantes en suelos, con concentraciones importantes de productos nocivos que se localizan principalmente en la zona de tradición minera de la Unión y cuyo caso más significativo es la Bahía de Portman.
- En Cartagena alrededor de las factorías e industrias químicas más importantes se han localizado vertidos de estériles y de residuos de naturaleza química, la mayor parte de ellos asociados y algunos depositados en la zona del Fangal de Escombreras.
- En el área de Portman hay 129 ha de escombreras y 29 ha de huecos y cortas.
- La minería en la zona de La Unión y Cartagena produce depósitos de desechos o estériles en las proximidades de minas y lavaderos con un contenido de metales pesados y elementos tóxicos. La minería a cielo abierto comenzada a mediados de los cincuenta ha dejado una importante afección paisajística en un área de más de 50 km², pero sobre todo una

contaminación en los lavaderos de mineral con depósitos de estériles.

2.3. Sistema de núcleos de población y actividades económicas

2.3.1. Características del sistema de asentamientos urbanos, económicos y territoriales.

La Región de Murcia presenta un sistema urbano con unas características particulares como sistema de asentamientos de población, empleo y actividades económicas.

- Un sistema de núcleos concentrado en los principales corredores históricos, normalmente en los valles y en las proximidades de los ríos
- La Región de Murcia se encuentra en una posición relativamente desplazada de la media nacional en niveles de renta que se han de ir acortando en los próximos años.
- La consolidación de un modelo de concentración en áreas centrales en el centro y sudeste de la Región y de reequilibrio local y endógeno en la periferia regional.
- El modelo de actividades económicas actual y el que el Plan de Ordenación Territorial propone, continúan asentando y consolidando estas tendencias territoriales.

En este sentido el Plan de Ordenación Territorial mantiene por tanto las mismas pautas del sistema de crecimiento de los núcleos, los criterios de proximidad, la capacidad de los núcleos actuales, la compatibilidad entre usos urbanos e industriales, etc. En los cuadros siguientes se detallan:

- Las agrupaciones municipales por comarcas y áreas funcionales.
- Los principales asentamientos y ejes de desarrollo económico con sus características básicas .
- y las principales variables de extensión, población, densidad y crecimiento de los núcleos municipales agrupados por comarcas y áreas territoriales.

2.3.2. Agrupaciones de municipios por comarcas y áreas funcionales.

Áreas Funcionales	Comarcas *	Municipios
HUERTA DE MURCIA Y VEGA MEDIA	• Huerta de Murcia - Vega Media	• Alcantarilla, Beniel, Murcia, Santomera, Alguazas, Ceutí, Lorquí, Molina de Segura, Las Torres de Cotillas
CARTAGENA - MAR MENOR	• Campo de Cartagena - Mar Menor • (Incluye el Campo de Murcia)	• Cartagena, Fuente Álamo, La Unión, Los Alcázares, San Javier, San Pedro del Pinatar, Torre Pacheco
VEGA ALTA SEGURA	• Vega Alta - Valle del Ricote	• Abarán, Blanca, Cieza, Archena, Ojos, Ricote, Ulea, Villanueva del Río Segura
EJE DEL GUADALENTÍN -	• Alto y Bajo Guadalentín	• Lorca, Puerto Lumbreras, Aledo, Alhama de Murcia, Librilla, Totana
EJE YECLA-JUMILLA	• Altiplano	• Yecla, Jumilla
NOROESTE	• Noroeste - Río Mula	• Bullas, Caíasparra, Caravaca de la Cruz, Cehegín, Moratalla, Albudeite, Campos del Río, Mula, Pliego
COMARCA ORIENTAL	• Oriental	• Abanilla, Fortuna
LITORAL	• Alto y Bajo Guadalentín	• Águilas, Mazarrón

2.3.3. Los principales asentamientos y ejes de desarrollo económico.

Ejes de desarrollo de primer orden

Eje	Focos	Dinámicas
Eje A: Murcia - Alicante: Conexión con Arco Mediterráneo.	<ul style="list-style-type: none"> Murcia ciudad: Es el centro regional, cabeza de sectores mixtos de servicios, dotacional, administración e industria, capitalizando las actividades y dinámicas. Huerta Meridional: Un segundo foco de carácter difuso dentro de este espacio. Es un espacio agrícola muy productivo y dinámico; los regadíos se han potenciado con los trasvases hidráulicos, haciendo crecer la industria conservera y atrayendo otras actividades industriales y terciarias de calidad y escala. 	<ul style="list-style-type: none"> Forma parte del eje territorial del Valle Central, un espacio con gran potencial que, por localización y economía corre el peligro de ser "periférico" en toda la Región. El Plan General de Murcia y las inversiones estatales están mejorando progresivamente su conectividad (proyectos de infraestructuras y económicos) y el número y nivel de áreas de actividad (en relación con la A7 y las nuevas autovías en funcionamiento), así como el papel de sus nuevos elementos urbanos y territoriales. La Huerta meridional es un área de excepcional valor ambiental y paisajístico de escala metropolitana que se relaciona con la Vega Baja del Segura y el corredor mediterráneo, dentro de una orientación hacia la conservación de la herencia histórica, la densidad compatible con la naturaleza trabajada, la formación de un paisaje exterior, la mejora de la red arterial, la generalización de actividades económicas en todas las pedanías de la costera sur, caracterizado por tanto con una dispersión difusa de sus dinámicas. La tendencia más fuerte es convertirse en un área metropolitana, en proceso de formación continua en distintos aspectos, de potencial interregional, lo que afectaría a las dinámicas del eje, completando un sistema de actividades más complejo, y en general a sus espacios vecinos, tanto regionales como interregionales, especialmente con Alicante.
Eje B. Murcia- Cartagena.	<ul style="list-style-type: none"> Cartagena y Murcia ciudad: Cartagena forma, tras los peores momentos de la crisis estructural ya superados, un foco con gran potencial como espacio portuario y plataforma de actividades y servicios. Las citadas crisis le impidieron, durante un tiempo, jugar el papel que puede tener en su entorno inmediato, lo que ha provocado un desequilibrio efectivo en el eje hacia la fuerte competencia de Murcia. Sin embargo las dinámicas de ambas áreas se van a ir aproximando progresivamente. Cartagena va a empezar a ser un espacio más importante en la economía de la Región de Murcia, con una nueva estructura mixta de conjugando las grandes industrias, el papel de polo energético, importante puerto comercial y capital de servicios de la Costa. 	<ul style="list-style-type: none"> Es un eje históricamente de débil articulación, que arrastraba todos los problemas de desconexión entre dos zonas de dinámicas diferentes (Murcia - endógena, Cartagena - exógena). Con las importantes mejoras en las comunicaciones de los últimos años y el proyecto del futuro aeropuerto regional este antiguo vacío territorial puede llegar a convertirse en un nuevo espacio de oportunidad y desarrollo regional. Los campos de Murcia y Cartagena son dos espacios de gran valor regional, aumentado por la influencia del trasvase, y la continuidad con el espacio turístico del Mar Menor y el sur de Alicante. Esto puede convertir las dinámicas actuales de desequilibrio y polarización en un espacio más continuo referido a la retícula de comunicaciones y poblaciones. En Cartagena existen actuaciones de mejora urbana en el centro de Cartagena, y tensiones de crecimiento y mejora cualitativa en el entorno industrial. La aprobación de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia pueden contribuir a la mejora en la ordenación y dinamismo económico de toda el área.

Ejes de desarrollo de primer orden

Eje	Focos	Dinámicas
Eje C. Eje de relación con la meseta centro: El Valle Medio del Segura.	<ul style="list-style-type: none"> • Murcia, Molina de Segura: Molina es el segundo gran foco de crecimiento del área metropolitana de Murcia. • Cieza, Blanca y Abarán: son tres focos de escala menor, con competencia entre ellos. • El desarrollo de los focos está ya totalmente ligado a su posición respecto a la autovía Murcia – Albacete y la A-7, como puntos de máxima accesibilidad y "visibilidad" 	<ul style="list-style-type: none"> • Forma el espacio de escaparate y entrada a la Región desde el centro de la península. • Las dinámicas están claramente diferenciadas en los tramos norte y sur: • El área de Molina está unida al área metropolitana de Murcia, a la que está aportando un espacio apto para actividades de cierta importancia y con menor necesidad de centralidad, pero muy bien situados. • En el norte, agrícola, están menos definidas, formando un espacio más homogéneo y de escala más rural, muy influenciado por la orografía, - en especial en el Valle del Ricote. • Su importancia radica en la funcionalidad de sus conexiones y la necesidad de un espacio representativo en la entrada a la Región de Murcia, así como el papel articulador con la Comarca del altiplano. La autovía hasta Albacete está aportando nuevas expectativas de crecimiento a este ámbito desde que esta entró en funcionamiento.
Eje D. Murcia-Lorca-Puerto Lumbreras: Huerta del Guadalentín.	<ul style="list-style-type: none"> • Lorca: la tercera ciudad en la escala regional, centro del área de la Vega del Guadalentín. • Totana y Alhama, aunque menores que la anterior, se están convirtiendo en los segundos nodos industriales del valle, por su buena situación respecto a la autovía y a las poblaciones de Águilas y Mazarrón. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lorca es el lugar de mayor accesibilidad en el centro de un territorio de conexión con Andalucía Oriental, nuevo potencial de transporte con las autovías de conexión del eje Mediterráneo (A-7) con Almería y Granada. • Dinámicas positivas por su posición en el Eje del Mediterráneo, y la diversidad de los sectores productivos (regadíos, industria agroalimentaria, calzado, ganado...) • Es el espacio de entrada desde la autovía a las poblaciones costeras de Águilas y Mazarrón, por lo que pueden servir a los nuevos espacios turísticos. • En el caso de Alhama y Totana, una vez que se logró mejorar la conexión con el centro, surgen dinámicas de relación con Cartagena ciudad a través de Fuente Alamo. Es posible interpretar los dos municipios como una puerta de relación de la zona de Campos de Cartagena y Murcia con el oeste del corredor mediterráneo.

Ejes de desarrollo de segundo orden		
Eje	Focos	Dinámicas
Eje E. Foco del Mar Menor.	<ul style="list-style-type: none"> • Los Alcázares, San Pedro del Pinatar, San Javier en la costa • Torre Pacheco y Roldán en el interior 	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio de tendencias tan dinámicas como desordenadas, basados en una oferta turística de baja calidad y en nuevas actividades de producción hortofrutícola y manufacturera. El espacio está claramente subestructurado por el potencial interior de los regadíos y la franja costera, si bien estas dinámicas pueden ser encauzadas hacia un espacio de más estructurado de agricultura, , industria complementaria, turismo, comercio y servicios. • La cercanía con Cartagena ciudad y los campos de Murcia y Cartagena hacen que este foco esté actualmente transformándose y creciendo hacia el interior. • Hay que reseñar la alta demanda de espacios industriales frente a la escasa oferta. • Es necesario también considerar de las dinámicas de protección, preservación o desarrollo de parte de éste espacio, de acuerdo a las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral.
Eje F. Jumilla - Alicante.	<ul style="list-style-type: none"> • Yecla y Jumilla: La economía de Yecla, más fuerte, se apoya en la industria de la madera, muebles, etc. y es menos dependiente del resto de la Región. • Jumilla es un foco en una posición extraña en el noreste de la Región, deslocalizado respecto a las áreas más cercanas y el propio Yecla. 	<ul style="list-style-type: none"> • Es la altiplanicie interior del sudeste, está dotado de fluidas relaciones espaciales y económicas con la Comunidad Valenciana. • Forma, por localización y economía un territorio aparte. La articulación con el resto de la Región es confusa, y sin embargo podría beneficiar a Jumilla, más estancada. • Tras la conclusión de la autovía Madrid - Murcia se están produciendo cambios en su papel regional y de relación con el exterior; hasta hace poco la carretera N-334 era el eje directo de comunicaciones hacia Murcia, que será sustituido probablemente por la C-3314, en la medida que se vayan desarrollando nuevas infraestructuras de comunicación.
Eje G. Eje Murcia - Caravaca.	<ul style="list-style-type: none"> • Diversos focos de pequeña escala: Caravaca, Cehegín, Calasparra y Mula. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eje dentro de las zonas menos desarrolladas de la Región, articulador de la Región noroeste o de montaña. • Son los únicos espacios de importancia desde los que poder acometer el equilibrio territorial. • La autovía del Noroeste finalizada en esta legislatura ha mejorado su relación con el centro regional y por tanto el papel como focos en el territorio oriental, de Caravaca y Mula. • Con la infraestructura ya terminada se van a ir sucediendo nuevos proyectos de áreas de actividad económica en torno a ésta , aparte de los existentes.
Eje H. Focos de Aguilas y Mazarrón	<ul style="list-style-type: none"> • Águilas y Mazarrón 	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio litoral, con áreas turísticas de baja calidad, su papel ha de cambiar de acuerdo a las nuevas Directrices y Plan de Ordenación del Litoral. Su conexión natural sería hacia el norte, el eje del Guadalentín, si bien la nueva autovía de la costa debe romper su comunicación como enclaves desconectados.
Eje I: Focos de Abanilla y Fortuna	<ul style="list-style-type: none"> • Fortuna y Abanilla 	<ul style="list-style-type: none"> • Dos focos aislados en un área que presentaba hasta ahora una dinámica muy escasa, que puede estar cambiando gracias a la mejora de las comunicaciones para conectar con las autovías del Mediterráneo y de Murcia – Albacete y la relación con núcleos como Molina por el Oeste y Santomera por el Sur.

2.3.4. Principales variables de extensión, población, densidad y crecimiento de los núcleos municipales.

Comarca	km2	% superficie	población 2001	% población 2001	densidad 2001	crecimiento 81-91	crecimiento 91-2001	Comarca	km2	% superficie	población 2001	% población 2001	densidad 2001	crecimiento 81-91	crecimiento 91-2001
ALTIPLANO	1.574	13,90%	53.122	4,36%	34	3,70%	3,98%	NOROESTE	2.381	21%	65.778	5,71%	28	0,80%	3,02%
Jumilla	970,6		22.250		23		2,39%	Bullas	82		11.013		134		6,67%
Yecla	603,1		30.872		51		5,15%	Calasparra	185,5		9.066		49		2,16%
ALTO GUADALENTÍN	2.072	18,30%	116.370	9,56%	56	13,10%	7,29%	Caravaca de la Cruz	858,8		22.880		27		4,57%
Águilas	251,8		28.226		112		7,55%	Cehegín	299,3		14.383		48		3,40%
Lorca	1.675,20		77.075		46		7,24%	Moratalla	954,8		8.436		9		-4,48%
Pto. Lumbreras	144,8		11.069		76		7,00%	ORIENTAL	385	3,40%	13.024	1,13%	34	-6,70%	6,02%
BAJO GUADALENTÍN	1.026	9,10%	66.181	5,30%	65	17,40%	11,09%	Abanilla	236,6		6.033		25		1,30%
Aledo	49,7		1.026		21		2,03%	Fortuna	148,5		6.991		47		10,79%
Alhama de Murcia	311,5		16.225		52		10,34%	RÍO MULA	728	6,40%	21.336	1,80%	29	-5,30%	3,41%
Librilla	56,5		3.945		70		2,90%	Albudeite	17		1.371		81		-2,48%
Mazarrón	318,9		21.229		67		19,79%	Campos del Río	47,3		2.032		43		2,87%
Totana	288,9		23.756		82		7,36%	Mula	634,1		14.501		23		4,44%
CAMPO DE CARTAGENA	857	7,60%	208.963	17,83%	244	-0,10%	6,02%	Pliego	29,4		3.432		117		2,22%
Cartagena	558,3		182.799		327		5,76%	VALLE DEL RICOTE	203	1,80%	19.713	1,69%	97	9,60%	2,62%
Fuente Álamo	273,5		11.371		42		16,03%	Archena	16,4		15.018		916		6,75%
La Unión	24,8		14.793		596		3,20%	Ojós	45,3		584		13		-13,13%
HUERTA DE MURCIA	957	8,50%	421.488	35,81%	440	17,70%	8,31%	Ricote	87,5		1.561		18		-6,51%
Alcantarilla	16,3		34.263		2102		9,41%	Ulea	40,1		981		24		-10,90%
Beniel	10,1		8.470		839		10,44%	Villanueva del Río Segura	13,2		1.569		119		-6,49%
Murcia	885,9		367.189		414		7,74%	VEGA ALTA	568	5,00%	51.163	4,39%	90	0,70%	2,27%
Santomera	44,2		11.566		262		24,37%	Abarán	114,4		12.425		109		2,63%
MAR MENOR	307	2,70%	69.087	5,49%	225	29,20%	32,09%	Blanca	87,1		5.803		67		-1,07%
Los Alcázares	19,8		8.264		417		86,72%	Cieza	366,8		32.935		90		2,75%
San Javier	75,1		20.402		272		24,30%	VEGA MEDIA	259	2,30%	83.153	6,76%	321	19,70%	8,22%
San Pedro del Pinatar	22,3		16.269		730		24,48%	Alguazas	23,7		7.156		302		1,30%
Torre Pacheco	189,4		24.152		128		32,41%	Ceuti	10,2		7.645		750		11,57%
								Lorquí	15,8		5.706		361		3,73%
								Molina del Segura	170,4		46.252		271		14,00%
								Torres de Cotillas	38,8		16.394		423		10,51%
								TOTAL	11.317	100%	1.190.378	100,00%	105	19,70%	8,18%

Fuente: Anuario estadístico de la Región de Murcia. 2001 y elaboración propia

Las infraestructuras y comunicaciones

2.4.1. Infraestructuras de transporte.

1) Infraestructuras viarias. La Red de carreteras

Murcia cuenta con una importante red de autopistas y autovías ya realizadas o previstas, que vinculan ya en la actualidad a la Región con el Eje Mediterráneo, la Meseta y Madrid y han de mallar, en un futuro inmediato, sus principales ciudades de la Región con la Comunidad Valenciana, y con el eje costero hasta Almería.

En el territorio de la Región de Murcia, la Red de Interés General del Estado (R.I.G.E.) está formada principalmente por las Autovía Albacete-Murcia (A-30), Autovía Murcia-Cartagena (N-301), la A-340 y Autovía del Mediterráneo (A-7), que se cruzan en Murcia y conforman dos ejes estructurantes de la Región. Estas carreteras conectan la Región con el resto del territorio nacional y europeo, dentro de los corredores Madrid - Levante y Mediterráneo respectivamente. Estas infraestructuras canalizan los flujos de exportación de las Huertas de Murcia y Lorca, y las producciones de Cartagena, Puerto y Campo, así como los flujos turísticos.

Las demás carreteras nacionales (N-332, N-344 futura autovía del Altiplano, (N-340, N-343, y N-345) complementan las infraestructuras anteriores, creando itinerarios alternativos en el Corredor del Mediterráneo (N-332, Alicante Cartagena Aguilas, N-344 Yecla-Jumilla) o prolongando la R.I.G.E. para dar acceso a las dársenas de Escombreras y Portman (N-343 y N-345).

Las principales características de la **movilidad regional** son las siguientes:

Las comarcas centrales de la Región presentan el mayor dinamismo demográfico y económico de la Región, demandando una red muy extensa y mallada.

La actividad turística se consolida como unos de los sectores importantes del crecimiento económico regional. La mejora de la accesibilidad del espacio litoral es necesaria, si bien atendiendo a los condicionantes medioambientales existentes.

Falta de integración dentro de la dinámica económica en el espacio central regional del Altiplano, y concretamente de Yecla.

Las comarcas del noroeste y de Mula se han incorporado a la dinámica económica del espacio central al haberse concluido la Autovía del Noroeste-Río Mula.

La carretera se configura como el modo de transporte básico.

La importancia de la producción económica de la Huerta e incluso del asentamiento poblacional en diseminado y de las industrias asociadas a ella obliga a contar con una red de transporte mallada y de suficiente calidad para disminuir los costes de transporte.

Desde el punto de vista territorial el Programa de Actuación de Carreteras insistía en dos tipos de problemas de integración de las grandes áreas económicas de Murcia:

- El área de la costa como una de las grandes zonas de desarrollo y atractivo turístico y medioambiental cuya inserción en las dinámicas regionales está garantizada:
 - a través de las autovía de Alicante-Cartagena (A-37) ya concluida.
 - y la futura Cartagena Vera a desarrollar en los próximos años.
- Al inaugurarse la autovía del noroeste se cerró una de las etapas de incomunicación histórica de esta área respecto a la Región.
- La evolución de la red, una vez que la mayor parte de las comarcas cuentan con buenas comunicaciones con el centro regional evoluciona hacia la mejora de las comunicaciones periféricas y el progresivo mallado de la red entre comarcas.
- La integración de las áreas extremas Altiplano y Noroeste con las otras dinámicas regionales, tanto con el centro regional metropolitano y el Mar Menor la primera, como con las zonas de costa del Litoral y del Valle del Guadalentín la segunda se debe conseguir en los próximos años:
 - A través de la mejora de las conexiones del eje Yecla-San Javier por acondicionamiento del itinerario actual
 - Del eje Yecla Caravaca por el norte con un primer tramo de autovía desde el límite de la Comunidad Valenciana hasta Venta del Olivo (N-344) y un segundo tramo de acondicionamiento desde este punto hasta Caravaca (C-3314).
 - La mejora del eje Norte sur de Caravaca a Lorca con acondicionamiento de la C-3211 hasta Lorca y conexión con la autovía de Aguilas.
- Por otra parte es cada vez más necesario el desarrollo de las infraestructuras viarias adecuadas para la vertebración y desarrollo interior de las dos grandes áreas urbanas de la Región:
 - El Area Metropolitana cuya red viaria de alta capacidad debe ser desarrollada por una serie de actuaciones en la zona del Reguerón prolongando la actual Autovía Alcantarilla El Palmar (E-15), Murcia y del eje Yecla San Javier en el tramo entre Santomera y Beniel.
 - El desarrollo de una red de acceso adecuado a Cartagena y su campo.
- De todo ello se deduce que el modelo de red viaria regional ha ido experimentando en los últimos años una reducción de las carencias más básicas de desarrollo de la red principal y radial y que queda pendiente en el corto y medio plazo el desarrollo de una red mallada de interconexión y de integración de las distintas áreas regionales y de vertebración territorial interior de las áreas regionales más dinámicas, lo que es de importancia clave para estas Directrices y una modelo de difusión regional de la actividad industrial.

2) Infraestructuras de transporte por carretera.

- Se ha realizado un importante esfuerzo desde la Comunidad Autónoma en la construcción de aparcamientos para camiones que constituyen una infraestructura básica para el desarrollo del transporte por carretera en la Región. En la lista lateral se detallan los principales aparcamientos para camiones en la Región con sus características básicas. Subvencionados en su mayor parte por la Dirección General de Transportes y Puertos de la Región de Murcia.

3) Infraestructuras ferroviarias.

La red de ferrocarriles de la Región de Murcia tiene, en la actualidad, una longitud total de 260 km. El trazado de la red de vía ancho normal es de 240 km. Además, la Región dispone de un trazado de vía estrecha de 20 km. entre Cartagena y Los Nietos que pertenece a la compañía FEVE.

La red de ferrocarriles de la Región de Murcia está constituida por tres líneas: Albacete – Murcia – Cartagena, Alicante - Murcia y Murcia – Lorca - Águilas. Esta última línea forma parte de la conexión con Andalucía, interrumpida desde hace doce años, y su situación se replantea en profundidad al estar decidida la mejora del Corredor Mediterráneo.

La línea ferroviaria que une Murcia con Albacete se puede considerar como una infraestructura obsoleta. El trazado ferroviario es un 20 % más largo que el viario (181 km. frente a 150 km.)

El desarrollo del nuevo trazado de la línea de alta velocidad está muy avanzado en su conexión con el centro peninsular y el corredor Mediterráneo incorporando a las tres principales ciudades de la Región a la red ibérica de altas prestaciones ferroviarias.

Respecto a la red de transporte de mercancías por ferrocarril, en la actualidad en la Región de Murcia existen las estaciones de mercancías de Nonduermas, en Murcia y del Puerto de Cartagena.

La Estación de Nonduermas, tras las últimas inversiones recibidas, ha pasado a ser la Estación de Mercancías de la Región, sustituyendo a las antiguas estaciones TECO de Murcia de Blanca - Abarán y Cartagena-Puerto. Esta estación aglutina, pues, todos los flujos de tráfico, actuando Cartagena (y Escombreras), como estaciones satélite de ella. De esta forma se crea una infraestructura capaz de dar soporte a una concepción integrada del sistema de transportes regional. La estación dispone de varios haces de vías, uno de los cuales está dedicado al tráfico de contenedores.

4) Infraestructuras de comunicación interregional:

- Puerto de Cartagena**
- El Puerto de Cartagena es el puerto marítimo de la Región de Murcia y constituye un importante nodo de transporte de la Región, con unas características singulares que condicionan la estructura logística regional. El Puerto de Cartagena, con 105 has de superficie terrestre y 825 has de superficie de flotación, presenta una configuración en dos dársenas especializadas, diferenciadas e intercomunicadas, con diferente vocación funcional e interrelación territorial. La dársena de Escombreras, alejada de la ciudad y aislada por su configuración orográfica presenta las características idóneas para acoger tráfico de graneles, mercancías peligrosas, productos contaminantes, etc. La dársena de Cartagena, más integrada en la ciudad se reserva para tráfico "limpio": contenedores y mercancía general.

Aparcamientos municipales de camiones subvencionados por la D.G. de Transportes y Puertos.		
MUNICIPIO	UBICACIÓN	Nº PLAZAS
Los Alcázares	CN-332 hacia Cartagena	20
Alhama de Murcia	Polígono de las Salinas, 2ª fase	60
Blanca	Sin datos	S / D
Caravaca	Ctra. a Murcia (MU-415)	40
Cartagena	Ampl. Polígono Cabezo Beaza	50
Cehegín	Zona Ind. El Muladar	70
Ceuti	Ctra. a Mula	40
Fuente Álamo	Ctra. a Balsapintada	S / D
Jumilla	Ctra. a Murcia	60
Murcia	Javali Nuevo (ctra N-344)	80
Santomera	Ctra. a Alicante	15
Caravaca	-----*	S / D
Pilego	-----*	S / D

Fuente: Dirección General de Transportes y Puertos. CARM.(2002)

- **Aeropuerto de Murcia y San Javier**

- El único aeropuerto en funcionamiento en la Región de Murcia es el de San Javier. Este está fuertemente limitado en su operativa por utilizar instalaciones de la Academia General del Aire, y por no estar integrado dentro de las redes de transporte público regionales. La falta de servicios hace que el aeropuerto de El Altet en Alicante sirva a una parte importante de la Región, a pesar de las distancias a ciudades como Lorca y Cartagena. En cualquier caso, los tiempos de desplazamiento por carretera desde los principales centros urbanos e industriales de la Región son semejantes tanto para acceder a Alicante y San Javier.
- Estos sobrecostos actúan indudablemente en la capacidad de competir de sus empresas y reducen drásticamente la demanda turística.
- En la actualidad está en marcha un proyecto avanzado para poner en marcha el nuevo aeropuerto de la Región de Murcia.

5) Infraestructuras logísticas

- Murcia se enclava en el eje más dinámico de la península, el Eje Mediterráneo. El índice logístico de Murcia es intermedio, pero se encuentra sometido a las fuertes tendencias de concentración en Valencia y, secundariamente, en Alicante. La interrelación existente entre potencial logístico y potencial de desarrollo económico, sobre todo de actividades de servicios y de fortalecimiento del tejido de pequeña y mediana empresa, hace necesario contrarrestar dichas tendencias en base a una consolidación del nodo murciano que evite la pérdida de oportunidades, y la impulsión de la interrelación con el de Alicante para favorecerse mutuamente y, en conjunto, compensar la fuerza de Valencia.

Tráfico de mercancías en la Región de Murcia. Año 2000 (toneladas)

Total						
	Entradas		Salidas		Total	
Ferrocarril	113.523	0,73%	432.976	19,63%	546.499	3,07%
Carretera	20.954	0,13%	22.636	1,03%	43.590	0,24%
Marítimo	15.463.501	99,14%	1.750.331	79,35%	17.213.832	96,69%
Aeronaves	19	0,0001%	3	0,0001%	22	0,0001%
Total	15.597.997	100%	2.205.946	100%	17.803.943	100%

Fuente: Anuario estadístico de la Región de Murcia. 2001 y elaboración propia

El transporte por carretera es el mayoritario en la Región de Murcia. Más del 68 % de los tráficos con origen/destino en esta Región se mueven mediante este modo de transporte. Si bien las cifras totales de toneladas adjuntas vienen muy condicionadas por el importante volumen de gas y petróleos que acceden a través del puerto de Cartagena.

El ferrocarril es el modo de transporte minoritario en la Región de Murcia, y representa tan sólo un 2,2 % del tráfico total. Es en el transporte interregional donde tiene mayor presencia.

El transporte marítimo se utiliza mayoritariamente en las transacciones internacionales y moviliza cerca de 30 millones de toneladas de mercancías anuales.

Las principales infraestructuras logísticas de la Región son:

- La Estación de Nonduermas y el Centro de Intermodal de Transportes que favorece y permite la integración y complementariedad de los servicios aduaneros. En la actualidad el acceso viario a la Estación de Mercancías de Nonduermas se realiza mediante un enlace con la autovía entre Murcia y Alcantarilla. En un futuro, podría pensarse en una integración mayor en un área del C.I.T. con instalaciones dotadas de acceso ferroviario.
- El C.I.T. se concibe como la infraestructura intermodal de la Región que proporciona la competitividad necesaria tanto al sector de transporte como a los productos de la Región. La conexión directa del C.I.T. con la autovía Murcia-Cartagena, que a su vez accede directamente al Puerto de Cartagena, asegura la posibilidad de desarrollo del Eje Murcia-Cartagena en sus dos aspectos fundamentales: integración de los dos polos básicos de la Región, e integración de los modos marítimo, ferroviario y carretera.

2.4.2. Infraestructuras energéticas. La ampliación de la red eléctrica y el desarrollo de la red de gas.

1. El consumo de energía aumenta en gran proporción al crecimiento que experimentan los grandes sectores consumidores, especialmente en los tiempos de desarrollo económico mayor donde los consumos se multiplican en cortos periodos de tiempo.
2. La industria es uno de los principales consumidores energéticos de la Región por lo que es necesario realizar algunas recomendaciones en esta materia dentro de las Directrices y Plan de Ordenación de Suelo Industrial de la Región de Murcia. El desarrollo de estas directrices que afectan al modelo industrial de intervención tanto en el modelo de transportes como en el de desarrollo de la industria son pilares fundamentales a tener en cuenta en la política energética.
3. La creciente preocupación de las autoridades, especialmente las europeas, por el uso de nuevas energías menos contaminantes y las políticas de reducción de gases de efecto invernadero, modestas en un principio, pero que suponen a la larga un cambio sustancial en el sistema energético deben suponer un horizonte claro de toda directriz de ordenación territorial.
 - **Criterios de desarrollo de las redes energéticas en relación al desarrollo de suelo industrial:**
 - El desarrollo lineal del sistema de asentamientos de la Región de Murcia en torno a una serie de áreas y corredores, junto a la concentración de la población en un sector muy concreto de la Región, permiten en parte seguir políticas de planificación más claras en materia de corredores y redes energéticas.
 - Se deberá procurar, por parte de los ayuntamientos, en la planificación urbanística industrial futura que los corredores sean múltiples para que vayan varias instalaciones energéticas y que no se alejen de las infraestructuras de transporte que constituyen los ejes fundamentales de acceso de mercancías y materias y de distribución de productos una vez elaborados.
 - Se recomienda a los Ayuntamientos que planifiquen nuevas áreas industriales o revisen la redacción de los Planes Generales y NNSS la consulta previa de suelos de reserva necesarios para la atención de corredores energéticos de las nuevas demandas al Departamento de Planificación de la Dirección General de Industria como paso previo a la redacción de las fases de Avance de planeamiento.
 - Se deberán atender los nuevos desarrollos urbanísticos y territoriales en torno a las principales redes, no sólo de carreteras, sino también eléctricas y de gas, valorando el coste de alejamiento de estos corredores en materia de construcción de nuevos tramos de redes.
 - Extender la red regional de gas a todos los municipios de la Región con una suficiente tasa de población, dado el carácter lineal de la mayor parte de las agrupaciones urbanas.
 - Mantener la red eléctrica actual como base de partida, dada su disposición actual, para la extensión y prolongación de las nuevas líneas que den servicios a las nuevas áreas de actividad económica existentes y nuevas.
4. Las áreas de intervención en el campo de producción y consumo energético a tener en cuenta en la aplicación de estas directrices de suelo industrial son:
 - Líneas Eléctricas

- Combustibles líquidos y gaseosos
 - Cogeneración
 - Los cambios en la demanda energética industrial
 - Otras energías: solar y eólica
5. Desde el punto de vista energético la aplicación de Directrices deberán primar la utilización de energías menos contaminantes: eléctricas, solar y eólica como complemento minoritario por el momento y de cogeneración intentando que estos tres bloques sean prioritarios a la hora de ganar terreno a las otros tipos de energías
6. Si bien la elección de un tipo de energías u otras deberá ser una cuestión del tipo y requerimientos de cada desarrollo, industrial o urbanístico la Comunidad Autónoma debería potenciar en este sentido los siguientes criterios:
- Tratar de implantar y bonificar, a pesar de su coste más elevado, la utilización de energía eléctrica y de gas frente a otras energías más contaminantes en los nuevas tipologías industriales, polígonos existentes y reservas estratégicas futuras que se desarrollen como consecuencia de las directrices.
 - Fomentar la generación de sistemas más limpios de consumo en origen tipo paneles solares, que aunque son más caros en la construcción permiten la amortización posterior y suponen una menor carga energética de producción y transporte hasta el punto de consumo.
 - Desarrollar en un modelo de implantaciones lineales, en torno a ejes, una política de ordenación de áreas que permita, por un lado optimizar las redes actualmente existentes en estos ejes y por otro seguir una política sectorial de autorizaciones y licencias a desarrollos urbanístico e industriales que penalice indirectamente la dispersión de implantaciones en la Región de nuevos asentamientos en un modelo más disperso y menos optimizado.
 - En este sentido tanto las redes de infraestructuras como las de energía deben seguir criterios de vertebración territorial y de limitación a la dispersión primando las implantaciones en continuidad con el sistema urbano territorial actual y con el nuevo sistema territorial que es una potenciación del anterior en determinados corredores y en la creación de unos pocos corredores nuevos.

2.4.3. Infraestructuras de abastecimiento y saneamiento. El agua como problema específico de la Región de Murcia. Consideraciones del abastecimiento garantizado pero especialmente de los temas de depuración y tratamiento

Organismos y agentes implicados en la gestión de la red de infraestructuras de la Región y en la recepción de los suministros hídricos son:

- La Mancomunidad de Canales del Taibilla. Suministro de abastecimiento en alta.
- La Confederación Hidrográfica del Segura. Planificación, administración y control del DPH, otorgamiento, inspección y vigilancia de autorizaciones y concesiones.
- La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Proyectos de construcción y explotación de los aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos de interés para la Comunidad Autónoma, aguas subterráneas, medio ambiente y vertidos. Ordenación del territorio.
- Las Empresas Municipales. Red de suministro en baja, saneamiento y depuración.
- Los usuarios de aguas subterráneas (regadíos e industrias)

Respecto al abastecimiento de agua, la actual Mancomunidad de los Canales del Taibilla, con el nombre de mancomunidad de Municipios proporciona agua potable a casi todos los municipios de la Región, distribuidos sobre unos 12.000 km² que corresponden a setenta y cinco municipios de las provincias de Albacete, Alicante y Murcia. Con la excepción de los municipios de Jumilla, Yecla y Aledo, la totalidad de la Región de Murcia está atendida en sus necesidades de consumo de agua potable por este organismo autónomo adscrito al Ministerio de Medio Ambiente:

- En la Región de Murcia la mayor parte de las infraestructuras dedicadas al abastecimiento urbano e industrial de la Región están gestionadas y reguladas por el Canal del Taibilla como organismo de distribución y servicio de agua a los consumidores regionales.
- El Canal del Taibilla se ocupa de la derivación, tratamiento, conducción y distribución de caudales de agua en la Región de Murcia y parte de la provincias limítrofes (Alicante y Albacete).
- El Canal del Taibilla abastece a 42 de los 45 municipios de la Región de Murcia y 31 de la de Alicante y sólo a dos municipios de la provincia de Albacete. Suministra agua a casi todos los municipios ribereños excepto los grandes municipios que tienen sus propias compañías de distribución de agua. Hay en este sentido una dependencia total de todos los municipios pequeños y medios de las infraestructuras y servicios ofrecidos por el Canal del Taibilla.
- El Canal del Taibilla es el suministrador único de la mayor parte de la población de la zona sudeste (próxima a los 1.800.000 habitantes) y pequeñas industrias conectadas a las redes municipales de suministro. Distribuye a los municipios y otras entidades en alta con caudales procedentes de otras regiones a través del canal del Traspase Tajo-Segura frente al origen anterior del río Taibilla.

- Como claves de esta situación cabe destacar respecto a la gestión del canal del Taibilla:
 - La eficacia en la gestión y realización de inversiones con que ha llevado adelante el Canal del Taibilla su cometido al ser un organismo único dependiente del Ministerio de Medio Ambiente.
 - La fuerte capacidad de las infraestructuras del mismo que le ha permitido ir por delante de la demanda y resolver los problemas de abastecimiento que se presentan en la Región.
 - El factor uniformador de las fuentes de suministro de agua en la Región que ha permitido, por una parte atender, adecuadamente la demanda con buenos niveles de calidad y evitar la aparición de actuaciones dispersas o irregulares en el suministro municipal, urbano e industrial procedente de fuentes alternativas como aguas subterráneas y manantiales.
- Respecto al suministro de entidades de abastecimiento con aguas subterráneas, éstas se utilizan fundamentalmente para tres usos:
 - Suministro para usos que ahorran agua de calidad como el riego de jardines y calles, lo que no requiere grandes infraestructuras al realizarse mediante camiones cisterna o el bombeo de pozos próximos a los lugares de riego.
 - Suministro urbano e industrial a los tres municipios regionales desconectados del Canal del Taibilla (Jumilla, Yecla y Aledo). Supone un problema al obtenerse los recursos subterráneos de los acuíferos de Jumilla-Yecla y Cingla-Cuchillo, llegando a suministrar el 100% de la demanda urbana y atendiendo a más de 50.000 habitantes.
 - El tercer uso es el abastecimiento a pedanías menores dispersas de municipios muy extensos donde no llega la red regional de abastecimiento.

Por ello, el abastecimiento urbano e industrial a través de pozos se considera como una excepción para los pocos casos donde el Canal del Taibilla no ha llegado a cubrir toda la demanda no siendo una alternativa aconsejable

2.4.4. Infraestructuras de telecomunicaciones, accesibilidad a nuevos servicios de telecomunicaciones en el suelo industrial.

- En términos generales la Región de Murcia cuenta con una serie de infraestructuras de telecomunicación adecuadas para el desarrollo de la Sociedad de la Información, aunque todavía la cobertura de algunas de ellas puede seguir desarrollándose y existe un amplio campo para la utilización y el desarrollo de las más ligadas a Internet y los servicios empresariales de telecomunicaciones a las empresas para lograr una posición más competitiva.
- Entre los indicadores que miden el desarrollo de las telecomunicaciones y la información en la sociedad de la Región de Murcia destacan:
 - Existe un bajo nivel de consumo en la Región en materia de tecnologías de la información y de las comunicaciones.
 - Hay un grado medio de implantación de empresas de tecnologías de la información y las comunicaciones. Hay una buena posición de empresas murcianas de los sectores de implantación de redes de telecomunicaciones e

informática lo que supone la garantía del desarrollo endógeno de la sociedad de la información.

- Hay un índice importante de hogares cableados por la existencia de numerosos operadores de TV local o vídeo comunitario y por la presencia de una empresa de telecomunicaciones, ONO, que ha hecho una apuesta importante en este área.
- Sin embargo, existe un índice muy bajo de los hogares con ordenador personal lo que supone una limitación al acceso a Internet de la mayor parte de la población y a las tecnologías informáticas, lo cual está siendo subsanado por Dirección General de Nuevas Tecnologías.
- Hay un número bajo de líneas telefónicas por cada 100 habitantes, lo que supone también un problema de acceso no sólo a los servicios convencionales de voz sino a Internet vía módem.
- La digitalización de líneas telefónicas es de un nivel alto teniendo en cuenta que las previsiones marcan una digitalización muy alta para los próximos años. A pesar de ello su posición hace unos pocos años era superior a la media nacional aunque se haya ralentizado el grado de sustitución de líneas en los últimos años.
- Existe por el contrario un número bajo de nodos de Internet existentes en la Región, así como de empresas de proveedores de servicios a Internet de origen regional debido a la competencia de los grandes operadores nacionales que por su gran volumen de negocio e inversiones hacen difícil el desarrollo de este tipo de empresas regionales de menor tamaño.
- Existe también un número bajo de usuarios de Internet respecto al porcentaje de población con acceso a este servicio. En el ámbito empresarial esta proporción es media o baja implantándose más en las empresas con actividades exportadoras y más internacionalizadas frente a la utilización del fax frente al correo electrónico en el resto de las empresas.

Sin embargo hay una mayor presencia de aquellas empresas que, por su carácter emprendedor y exportador se han decidido a apostar por la red con páginas web que realizan e-business. El número de empresas es reducido pero su implantación ha sido relativamente temprana respecto a la media nacional

3. ANÁLISIS DE IMPACTO DEL MEDIO FÍSICO Y NATURAL, SOCIOECONÓMICO, SISTEMA URBANO, SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS Y DOTACIONES Y PATRIMONIO HISTORICO.

- Se han analizado, con carácter global, las afecciones o tipos de impactos que genera el proceso de urbanización de suelo industrial y la presencia de áreas industriales existentes, en cada una de las áreas funcionales de la Región, sin evaluar todavía la repercusión que las Directrices y el Plan de Ordenación tienen sobre las áreas (esto se realiza en el siguiente apartado).
- La valoración en cada zona de los elementos que componen los sistemas territoriales de referencia, se ha realizado de manera cualitativa en función de las características de cada uno de ellos en las distintas áreas funcionales de la Región.

3.1. Análisis del impacto en el medio físico y natural.

- Se ha considerado el tipo de afecciones que, a priori, tiene sobre el medio ambiente y sus componentes la creación y funcionamiento del suelo industrial.
- De algún modo la creación de suelo tiene efectos de transformación sobre suelos, agua, paisaje y áreas agrícolas. Las áreas naturales están preservadas del desarrollo industrial en la Región y si éste puede tener algún efecto sobre ellas es indirecto, a través de la contaminación atmosférica y del agua.
- La complejidad de los procesos y su grado depende del mayor o menor grado de concentración industrial y del tipo de industria normalmente asentado en cada área. Por ello los impactos mayores se localizan en el área de Murcia y su Huerta, en el Valle del Guadalentín y sobre todo en el área de Cartagena, donde las concentraciones son mayores y el tipo de industria produce mayores efectos.
- Se considera que los impactos altos, en la actualidad se producen en las áreas agrícolas de Murcia y en el área de Cartagena, especialmente en la zona del Valle de Escombreras.
- Por el contrario los impactos producidos son más reducidos en las zonas del Altiplano, la zona Noroeste y del Río Mula, la Comarca Oriental y los enclaves del Litoral, donde apenas hay grandes áreas de concentración industrial y los tipos de industria tienen impactos menores.

3.2. Análisis de impacto socioeconómico.

- Se han analizado los impactos que sobre la población, empleo, desarrollo económico, nivel de renta y cohesión social tiene la creación de suelo industrial y el desarrollo de estas áreas económicas.

- En general, se estima que los procesos de creación y mejora de suelo industrial tienen efectos positivos o muy positivos en el sistema socioeconómico y especialmente en el empleo, en la renta regional, si bien los impactos pueden ser algo menores cuando se trata directamente de la población o de la cohesión social.
- Desde el punto de vista económico-territorial los impactos son positivos en todos los casos, en mayor medida en las áreas de la Región más beneficiadas por el proceso de industrialización, con todas las sinergias económicas que el proceso produce en el resto de los factores tratados. Especialmente en la zona de Murcia, la Vega Media y de Cartagena y su Campo.
- Aquellas áreas que pertenecen a enclaves regionales tienen un impacto menor en la medida que el proceso de industrialización está menos avanzado y su peso en la economía local es más reducido, especialmente en la comarca Oriental.

3.3. Análisis de impacto en el sistema urbano.

- El Plan de Ordenación territorial supone un impacto positivo en la mayor parte de los sistemas urbanos y territoriales de la Región, con especial importancia en los centros regionales principales de Murcia, Cartagena, Lorca y las áreas que se están incorporando al sistema de ejes de desarrollo económico de manera más rápida.
- Frente a ello las áreas tradicionalmente periféricas del Altiplano y la Comarca Noroeste-Mula y los enclaves aislados de la Costa Oriental y la Comarca Oriental tienen un menor impacto o incluso muy bajo en el sistema urbano.
- La integración de las pedanías locales en el desarrollo territorial de la Región es relativamente bajo, salvo en los procesos parciales de integración del área metropolitana de Murcia y del área metropolitana de Cartagena y su Campo (en formación).
- De otra parte la integración de las pedanías en el sistema territorial es bajo en el resto de las áreas funcionales, si bien como se comprobará en el siguiente capítulo, la política de minipolígonos y de áreas de servicios locales puede mejorarla parcialmente.
- Por otro lado la tendencia de crecimiento urbano y territorial, focalizando éste en los dos núcleos de Murcia y Cartagena como grandes concentraciones industriales, y en menor medida, El Valle del Guadalentín se ve contrastada con el impacto bajo o muy bajo de este tipo de concentraciones en el resto de la Región.

3.4. Análisis de impacto en el sistema de infraestructuras.

- El proceso de creación de infraestructuras en la Región en materia de transporte es intenso en los últimos años. Por ello, y

en la medida que se relacionan con los proyectos de construcción de vías de acceso y de infraestructuras energéticas y medioambientales el impacto es alto o medio. Sólo en las áreas periféricas de la Región este impacto es menor.

- El impacto es especialmente Alto en materia de infraestructuras de transportes en las áreas centrales de la Región de Murcia, Cartagena y Valle del Guadalentín, si bien las mejoras van siendo sustanciales en el resto de la Región a excepción de la Comarca Oriental.
- En materia de telecomunicaciones, especialmente las más avanzadas y enfocadas a los servicios empresariales se ven más beneficiadas en las dos áreas centrales de Murcia, Cartagena y Valle del Guadalentín, puesto que los numerosos operadores privados que se están situando en la Región buscan las mayores concentraciones de población, la mayor rentabilidad de sus importantes inversiones y tienden a desplegar redes y conexiones terrestres que enlacen los principales nodos de la red de ciudades Murcia, Cartagena, Lorca, Alicante, Valencia, Albacete, etc. Por ello hay partes de la Región periféricas que quedan en un segundo plano en materia de telecomunicaciones, especialmente en las más avanzadas.
- En cuestión de infraestructuras de saneamiento, depuración y residuos, son las áreas con mayor concentración industrial las que cuentan por tamaño y complejidad con las mejores infraestructuras, ya que además están situadas en torno a la red principal hídrica de la Región.

3.5. Análisis de repercusiones en el sistema de dotaciones.

- El grado de impacto de las dotaciones en la Región depende en gran medida del tipo de concentraciones industriales y de los servicios que estas requieren. Por ello se ha realizado una valoración global de las dotaciones y servicios de las áreas industriales en función del perfil de cada una de las áreas funcionales de la Región.
- Actualmente las áreas centrales de Murcia y Cartagena cuentan con los polígonos mejor dotados, especialmente los Caedis, en desarrollo, y los polígonos más cualificados y en particular en lo que respecta a los servicios avanzados, si bien se producen notables excepciones individuales en el resto de la Región.

3.6. Análisis de repercusiones en el Patrimonio Histórico.

El Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de las Región de Murcia actúa sobre la totalidad de los municipios de la Región, coordinando las distintas planificaciones sectoriales con el planeamiento municipal desde una perspectiva Regional.

El impacto del Plan de Ordenación Territorial del suelo Industrial sobre los Bienes de Interés Cultural y sus entornos, así como sobre los elementos aislados catalogados y protegidos por el planeamiento urbanístico de cada uno de los municipios es uno de los puntos que, según el artículo 48 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, han de ser analizados, con el alcance necesario por el Estudio de Impacto Territorial.

El documento analizado realiza una planificación a nivel territorial del ámbito afectado, sin determinar en la mayoría de sus elementos la localización exacta de las actuaciones y reservas de suelo en él contenidas, motivo por el cual resulta muy difícil,

si no imposible, determinar el posible impacto sobre los elementos que integran el patrimonio histórico de toda la Región de Murcia; sin embargo, lo que si que resulta factible hacer en este nivel de la política de asignación de suelo es establecer condiciones para el desarrollo posterior de las áreas implicadas que minimicen dichos impactos.

Las medidas adoptadas son las siguientes:

No se permite la realización de instalaciones industriales en suelo no urbanizable que se sitúen en el entorno de bienes de interés cultural.

Se exige que el elemento de planeamiento urbanístico que desarrolle las áreas de suelo urbanizable sin sectorizar para destinarlas a un uso industrial, proteja los elementos pertenecientes al patrimonio histórico.

Se crea la protección por valores culturales e histórico-artísticos, la cual integra a *"aquellos inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte de la protección el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques que tengan valor artístico, histórico o antropológico"*

Dicha protección fuerza a los instrumentos de planeamiento urbanístico que se deriven del Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia a contener un catálogo de todos los bienes presentes en el área afectada y que forman parte del patrimonio histórico español, asignándoles el correspondiente grado de protección, según lo dispuesto por la Ley 16/85 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.

Las medidas arriba enumeradas minimizarán el impacto que el desarrollo del nuevo modelo de suelo industrial contenido en el Plan de Ordenación del Suelo Industrial pueda tener sobre el patrimonio histórico, logrando un desarrollo respetuoso con los distintos elementos que lo integran.

Asimismo, se incorpora a este Documento, un análisis gráfico donde se estudia el posible impacto de las futuras reservas y CAEDIS sobre el Patrimonio Histórico, observándose que tan sólo se ven afectados los Molinos de Viento en el Campo de Cartagena, para lo cual habrá de tenerse en cuenta lo establecido en el Artículo 26 de la Normativa.

A continuación se presentan una **lista de chequeo de los impactos**, en los distintos sistemas territoriales de referencia para cada una de los sistemas territoriales de referencia en las distintas zonas industriales de la Región. Se analizan el grado de riesgo de impacto en cada uno de los elementos que definen cada área, mediante la valoración tanto del tipo de impacto y como del grado o intensidad del mismo.

Sistemas territoriales de referencia	Zona 1 Murcia y Vega media del Segura		Zona 2 Campo de Cartagena Mar Menor		Zona 3 Valle del Guadalentín		Zona 4 Vega del Segura y Valle del Ricote		Zona 5 Noroeste Río Mula		Zona 6 Altiplano		Zona 7 Comarca Oriental		Zona 8 Litoral	
	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO	TIPO	GRADO
Medio físico y natural y sistema medioambiental																
Suelos - características físicas	-	B	-	B	-	MB	-	MB	-	MB	-	MB	-	MB	-	MB
Agua y Ríos	-	M	-	M	-	B	-	B	-	B	-	MB	-	B	-	B
Áreas medioambientales protegidas		N		N		N		N		N		N		N		N
Áreas agrícolas	-	A	-	M	-	B	-	B	-	B	-	MB	-	MB	-	B
Paisaje	-	M	-	M	-	B	-	B	-	M	-	B	-	B	-	M
Contaminación del suelo	-	M	-	A	-	M	-	M	-	MB	-	MB	-	MB	-	MB
Contaminación del agua	-	A	-	A	-	M	-	M	-	MB	-	MB	-	MB	-	MB
Contaminación del aire	-	M	-	A	-	M	-	M	-	MB	-	MB	-	MB	-	MB
Sistema socioeconómico																
Población	+	M	+	M	+	M	+	MB	+	B	+	B	+	MB	+	B
Empleo	++	A	++	A	+	A	+	M	+	M	+	M	+	B	+	M
Desarrollo económico	++	A	++	A	+	A	+	M	+	M	+	M	+	B	+	M
Nivel de renta	+	A	+	A	+	M	+	B	+	B	+	M	+	MB	+	M
Cohesión social	+	M	+	A	+	M	+	B	+	B	+	M	+	B	+	B
Sistema urbano																
Sistema de ciudades principales	+	A	++	A	+	M	+	B	+	B	+	B	+	MB	+	MB
Refuerzo de cabeceras comarcales	+	A	++	A	+	A	+	M	+	M	+	M	+	MB	+	B
Creación de redes medias de ciudades	+	M	+	M	+	M	+	B	+	M	+	M	+	MB	+	B
Integración de las pedanías locales	+	A	+	M	+	B	+	B	+	B	+	B	+	MB	+	B
Concentraciones industriales territoriales	+	A	+	A	+	M	+	MB	+	MB	+	MB	+	MB	+	MB
Sistema de infraestructuras																
Transportes	+	A	+	A	+	A	+	M	+	M	+	M	+	B	+	M
Telecomunicaciones	+	A	+	A	+	M	+	B	+	B	+	B	+	MB	+	B
Energéticas	+	M	++	A	+	M	+	M	+	B	+	B	+	B	+	B
Saneamiento y depuración	+	A	+	A	+	A	+	A	+	M	+	M	+	MB	+	M
Vertidos y tratamiento de residuos	+	A	+	A	+	A	+	M	+	M	+	M	+	MB	+	M
Dotaciones, equipamientos y servicios																
Dotación de los polígonos	+	A	+	A	+	M	+	B	+	B	+	M	+	B	+	M
Servicios avanzados	+	A	+	A	+	M	+	MB	+	MB	+	M	+	MB	+	MB
Patrimonio Histórico	+	M	+	M	+	M	+	M	+	M	+	M	+	M	+	M

+	TIPO O CARACTER DEL IMPACTO	GRADO DEL IMPACTO			
+	Impacto positivo	A	Impacto alto	B	Impacto bajo
-	Impacto negativo	M	Impacto medio	MB	Impacto muy bajo
				N	Impacto neutro o inexistente

4. ANÁLISIS DE REPERCUSIONES EN RELACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO O CON LOS CRITERIOS DEL SISTEMA TERRITORIAL DE REFERENCIA.

- En este caso se evalúan los efectos a más largo plazo, o al menos los que sean estimables, de los impactos y los cambios que introducen la creación y funcionamiento de suelo industrial en cada uno de los sistemas territoriales de referencia. Las evaluaciones son genéricas de orden cualitativa puesto que no son cuantificables en el modelo. Se realiza una valoración de las repercusiones sobre cada uno de los sistemas territoriales de referencia de los instrumentos del Plan en función de los contenidos que deben desarrollar cada uno de ellos.
- Tratando de evitar reiteraciones la lectura del análisis de repercusiones de la tabla resultante se debe hacer paralelamente a los contenidos de los capítulos 6 y 7 del Plan de Ordenación Territorial (líneas de actuación del Plan de Ordenación Territorial y Programas de inversión para la promoción de suelo industrial)

4.1. Líneas de actuación propuestas por el Plan de Ordenación Territorial.

- **Coordinación del planeamiento territorial e intervención de la Administración.**
 - En materia de desarrollo económico y empleo las repercusiones son altas, especialmente en los municipios de industrialización baja o nula.
 - Las repercusiones en las infraestructuras también son muy positivas como queda reflejado en la coordinación de propuestas y actuaciones territoriales, especialmente en materia de infraestructuras de transportes y de infraestructuras de saneamiento, depuración y tratamiento de vertidos.
- **Actuaciones Estratégicas Regionales, actuaciones estratégicas locales y actuaciones municipales.**
 - Las repercusiones son mayores en materia de suelos, áreas medioambientales protegidas y paisaje puesto que se clarifica a nivel regional las áreas de actuación y se incluyen, incluso, algunos criterios de contención de desarrollos, de desclasificaciones de suelo e incentivo de traslados.
 - Del mismo modo, las repercusiones son muy positivas en el empleo y desarrollo económico, por la mejora que va a suponer en la gestión y desarrollo de suelo industrial y del empleo asociado a éste.
 - El sistema urbano de las ciudades principales y cabeceras comarcales se va a ver beneficiado por las actuaciones estructurantes, así como por el impulso industrial de las grandes concentraciones territoriales, a través de localizaciones y del programa de subvenciones.
 - Por último, el desarrollo de los programas y los instrumentos de implantación territorial, dotaciones y instalaciones va a beneficiar claramente las mejoras en estos dos sistemas territoriales de referencia.
- **Actuaciones estructurantes del suelo industrial.**
 - El sistema territorial más beneficiado con este programa es el de infraestructuras, en particular por las actuaciones en el suelo industrial en consolidación con la mejora de infraestructuras, instalaciones e incorporación de nuevas tecnologías.

- **Modulación y oferta de fases.**

- Las repercusiones más positivas se producen en materia de suelo y paisaje por el ahorro que supone racionalizar la demanda con criterios de contención, evitando el despilfarro de actuaciones no coordinadas y en materia de aguas y contaminación, por los criterios que se introducen de mejora de las condiciones de depuración y vertidos.
- A su vez las medidas de adecuación del planeamiento urbanístico y de urbanización de suelo repercuten positivamente en el desarrollo de las dotaciones e infraestructuras respectivamente.

- **Normativas: cualificación de Ofertas de espacios de actividades económicas.**

- Las determinaciones en materia de suelo urbano, en materia de planes especiales afectan directamente a las infraestructuras de transportes, saneamiento y depuración.
- Las ordenanzas de uso y edificación repercuten positivamente en las dotaciones de los polígonos.

- **Mejora del parque de suelo industrial.**

- El plan de rehabilitación del parque de suelo regional beneficia especialmente los aspectos medioambientales.
- La reducción en la transformación de nuevos suelos y de áreas agrícolas al rehabilitarse el parque existente y el tratamiento de suelos contaminados u obsoletos se ven también beneficiadas por esta línea.
- Por otra parte, las actuaciones de mejora de los polígonos en materia de dotaciones, espacios, elementos comunes y la rehabilitación de la red viaria, de accesos y de redes de suministro de agua, energía, saneamiento, depuración e infraestructuras de comunicaciones repercuten directamente en los sistemas de infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios.

- **Gestión de polígonos: criterios y regulación desde el Plan.**

- También se verán considerablemente beneficiadas los aspectos de mejora del paisaje de los polígonos y su entorno con actuaciones comunes, mediante las indicaciones de diseño y el tratamiento de los espacios internos y externos.
- Del mismo modo el mantenimiento y mejora de las instalaciones repercutirá positivamente en el tratamiento de la contaminación de suelos, de agua y atmosférica.

- **Reservas estratégicas de suelo.**

- Estas reservas a largo plazo de suelo, que indican los lugares estratégicos donde ha de situarse el nuevo suelo industrial, suponen una serie de beneficios tanto sociales como económicos, basados fundamentalmente en su localización (fácil accesibilidad, proximidad a núcleos, impactos ambientales mínimos, etc.)

4.2. Programas de intervención pública para la promoción de suelo industrial.

- **Programa de subvenciones directas a la demanda de suelo industrial.**
 - Los aspectos socioeconómicos de empleo y desarrollo económico son los que presentan unas mejores repercusiones, puesto que el programa consiste fundamentalmente en ayudas de diverso tipo para el desarrollo, creación y mejora de suelo industrial y sus inversiones que se verán directamente traducidas en la mejora de estos parámetros socioeconómicos.
 - El sistema de dotaciones se ve afectado por las actuaciones en materia de localización de dotaciones supramunicipales, especialmente en los CAEDIS y en las dotaciones estratégicas de carácter regional.

- **Programas de Rehabilitación de Polígonos industriales.**
 - El programa afecta positivamente a la rehabilitación de los elementos de suministro de agua, energía, telecomunicaciones, viales y espacios públicos.
 - La mejora de la cooperación entre empresas y de las dotaciones, equipamientos y elementos comunes beneficia positivamente el desarrollo de los polígonos existentes.
 - Se desprenden también beneficios en materia de contaminación de agua y aire, en la mejora de las instalaciones y en especial de las grandes concentraciones territoriales de la Región.

- **Programa de Ayudas a los Traslados de industrias localizadas en emplazamientos inviables.**
 - Este programa supone una repercusión positiva en materia de dotaciones locales, de los polígonos y de mejora en el sistema de ciudades, especialmente de los núcleos pequeños y del sistema de pedanías locales, en muchos de los municipios de la Región.

- **Programa de apoyo a las infraestructuras de las principales zonas industriales.**
 - Este programa afectará muy positivamente a los aspectos del sistema urbano a través de las actuaciones de difusión de actividad y de reequilibrio regional.
 - Por otro lado, una parte de las ayudas van directamente enfocadas a la mejora de las infraestructuras en grandes áreas industriales, especialmente en las áreas más cualificadas de la Región.

Sistemas territoriales de referencia	Acciones de Plan de Ordenación Territorial																						
	líneas de actuación propuestas por el Plan														Programas de inversión para la promoción de suelo industrial								
	Coordinación del planeamiento territorial e intervención de la administración		Actuaciones estratégicas		Actuaciones estructurantes		Modulación y oferta por fases.		Normativas: Cualificación de espacios de actividades económicas		Mejora del parque de suelo industrial.		Gestión de polígonos: criterios y regulación desde el plan		Programas de rehabilitación de espacios industriales.		Programa de subvenciones directas a la demanda de suelo industrial		Programa de apoyo a infraestructuras de las principales zonas industriales		Programa de ayudas a traslados de industrias localizadas en emplazamientos inviabiles		
T	G	T	G	T	G	T	G	T	G	T	G	T	G	T	G	T	G	T	G	T	G		
Medio físico y natural y sistema medioambiental																							
Suelos - características físicas	+	M	+	A	+	B	+	A	+	M	+	A	+	M	+	B	+	B	+	B	+	B	
Agua y Ríos	+	A		N	+	B		N	+	A	++	A	+	M		+	M	+	B	+	B	+	B
Áreas medioambientales protegidas	+	A	+	A		N		N	+	A	+	A		N			N		N		N		N
Áreas agrícolas	+	M		N	+	M	+	M	+	M	+	M		N			N	+	B	+	B	+	B
Paisaje	+	A	+	A	+	M	+	A	+	A	++	A	+	A		+	M	+	B	+	B	+	B
Contaminación del suelo	+	M		N		N	+	A	+	A	+	A	+	A		+	M	+	B	+	B	+	B
Contaminación del agua	+	M		N		N	+	A	+	A	++	A	+	A		+	A	+	B	+	B	+	B
Contaminación del aire	+	M		N		N		N	+	A	+	A	+	A		+	A	+	B	+	B	+	B
Sistema socioeconómico																							
Población		N		N		N		N		N	+	M		N		+	B	+	B	+	B	+	M
Empleo	+	A	++	A	+	M	+	M		N	+	M	+	A		+	B	+	A	+	B	+	M
Desarrollo económico	+	A	++	A	+	M	+	A		N	+	M	+	A		+	B	+	A	+	B	+	M
Nivel de renta		N	+	M	+	M	+	M		N		N		N			N	+	M	+	B	+	M
Cohesión social	+	M	+	A	+	M	+	M		N		N	+	M			N	+	M	+	B	+	M
Sistema urbano																							
Sistema de ciudades principales	+	A	+	A	+	M	+	M	+	B	+	M	+	B		+	B	+	B	+	A	+	A
Refuerzo de cabeceras comarcales	+	A	+	A	+	M	+	M	+	B	+	M	+	B		+	B	+	B	+	A	+	A
Creación de redes medias de ciudades	+	M	+	A	+	M	+	A	+	B	+	M	+	B		+	B	+	B	+	A	+	A
Integración de las pedanías locales	+	M	+	M	+	M	+	A	+	B	+	M	+	B		+	M	+	B	+	A	+	A
Concentraciones industriales territoriales	+	A	+	A	+	M	+	A	+	B	+	M	+	B		+	A	+	M	+	A	+	M
Sistema de infraestructuras																							
Transportes	++	A	+	A	+	A	+	A	++	A	++	A	++	A		+	A	+	A	++	A	+	M
Telecomunicaciones	+	A	+	A	+	A	+	A	+	A	++	A	++	A		+	A	++	A	++	A	+	M
Energéticas	+	A	+	A	+	A	++	A	+	A	++	A	++	A		+	A	++	A	++	A	+	M
Saneamiento y depuración	++	A	+	A	+	A	++	A	+	A	++	A	++	A		+	A	++	A	++	A	+	M
Vertidos y tratamiento de residuos	++	A	+	A	+	A	++	A	+	A	++	A	++	A		+	A	++	A	++	A	+	M
Dotaciones, equipamientos y servicios																							
Dotación de los polígonos	+	M	+	A	+	A	++	A	++	A	++	A	++	A		++	A	++	A	++	A	+	A
Servicios avanzados		N	+	A	+	A	+	A	+	A	+	A	+	A		+	A	+	A	+	A	+	A

(T) TIPO O CARACTER DE LAS REPERCUSIONES (G) GRADO DE LAS REPERCUSIONES
 + Impacto positivo A Impacto alto B Impacto bajo
 - Impacto negativo M Impacto medio MB Impacto muy bajo N Impacto neutro o inexistente

5. OBJETIVOS Y CRITERIOS PARA LA CORRECTA IMPLANTACIÓN TERRITORIAL DEL PLAN DE ORDENACION

En este capítulo se recogen los contenidos en materia de objetivos y criterios de las directrices respecto a cada uno de los sistemas territoriales de referencia: medio físico, socioeconómico, sistema urbano, infraestructuras, equipamientos, dotaciones y servicios. Se agrupan en estos bloques temáticos los criterios y objetivos de manera que se justifica la relación de estos respecto a los citados sistemas territoriales de referencia.

La que se ha definido como misión estratégica de las Directrices hace ya, desde el primer momento, una clara referencia a:

La consolidación del modelo industrial y por tanto de su implantación territorial, urbana y socioeconómica.

El equilibrio territorial de las distintas áreas de la Región que afecta al sistema de ciudades, socioeconómico, de infraestructuras y equipamientos.

Y una clara referencia al compromiso de la sostenibilidad del modelo territorial y de producción industrial.

5.1. Objetivos y Criterios sobre el medio físico y sistema medioambiental.

Objetivos

En las directrices se recogen entre otros estos objetivos respecto al medio ambiente y sistema físico:

“Existe un estado de opinión favorable para el cambio de orientación, y para la integración del suelo industrial en un proyecto de modelo territorial sostenible, tanto por parte de las administraciones como de los sectores más cualificados de la demanda, plenamente conscientes del problema”.

“Por ello uno de los objetivos estratégicos de las directrices es prever una reserva de suelos a largo plazo, compatibles con la ordenación de un territorio sostenible.”

Criterios de protección de los recursos naturales y de ocupación mínima del territorio

“Puesto que las reservas de materias primas son finitas, el camino que recorren las sustancias a lo largo de las distintas fases de elaboración, consumo y uso tendría que gestionarse de forma que se facilitara o fomentara su reutilización y reciclado de la mejor manera posible para evitar el despilfarro y la merma de recursos naturales.”

“Impulso a los criterios preventivos en la protección del medio ambiente. Generalización graduada de las Evaluaciones de Impacto Ambiental de las nuevas actividades”.

Se busca la “Economía de ocupación de suelo, y concentración de actuaciones para controlar los impactos en el medio ambiente. Evitar la dispersión de actuaciones en Suelo No Urbanizado. Selección de terrenos para implantaciones industriales de menor valor ecológico y ambiental”.

“Compatibilizar la rigurosa aplicación Se propone la “Preservación del suelo agrícola de regadío, de especial valor ambiental y ecológico en esta Región. Restringiendo de la legislación vigente en materia de protección ambiental (contaminación atmosférica, suelos y agua, protección de vertidos a los ríos, restauración del medio natural afectado por impactos, etc.), con la facilidad de la adecuación de las instalaciones existentes”.

“Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las actuaciones industriales”.

MISIÓN ESTRATÉGICA DE LAS DIRECTRICES:

CONSOLIDACIÓN DEL NUEVO MODELO DE SUELO INDUSTRIAL EN LA REGIÓN DE MURCIA

- Las Directrices deben consolidar el modelo incipiente de suelo industrial:
- En un marco de cualificación de la nueva oferta regional y de la actualmente existente
- Con un claro objetivo de equilibrio territorial y cohesión entre las distintas áreas de la región y de compromiso por la sostenibilidad del modelo territorial y de producción industrial

Criterios de reducción de impactos de las actividades

Criterios de reducción de las afecciones medioambientales de las actividades industriales al entorno: mediante el cumplimiento de las normativas vigentes en materia de aguas, vertidos, industrias con sustancias peligrosas y contaminantes, emisiones acústicas y a la atmósfera, etc.

• Políticas regionales de medio ambiente

- Las actividades industriales constituyen uno de los usos de mayor impacto medioambiental de un territorio, por sus efectos generalizados de contaminación aérea, de suelos, la incidencia sobre el ciclo completo del agua y los impactos paisajísticos, ocupación de suelos, atracción y generación de viajes, afección a ecosistemas naturales, etc.
- Las políticas de **recualificación medioambiental** que tendrán fundamentalmente aplicación a través de la normativa, y que tienen por objetivo definir los aspectos del desarrollo industrial en los polígonos ligados a los condicionantes ambientales, al ciclo del agua tanto en abastecimiento y depuración, a las emisiones contaminantes y en especial a las actividades peligrosas. También definen otros aspectos como la integración en una política multidimensional del medio ambiente y la necesaria recualificación paisajística del modelo industrial de la Región.

• Cualificación de entorno empresarial y el paisaje:

- La cualificación del entorno constituye un valor intangible de creciente apreciación por las empresas y trabajadores. Los conceptos de calidad de vida han ido extendiéndose progresivamente al entorno laboral, del que cada vez se reclama más condiciones de bienestar.
- Esta cualificación exige la actuación en áreas muy diversas: mejora del paisaje urbano y ajardinamiento, ordenación de las tipologías edificatorias, mejora de la integración en el entorno, amueblamiento y señalización, homogeneización y calidad en vallados y elementos comunes, etc.

Restricción a las autorizaciones de actividades industriales en suelo no urbanizable

- De forma generalizada, y muy especialmente, en los suelos de alto valor productivo.

Políticas de localización de áreas industriales en función de los condicionamientos ambientales de los suelos. Los criterios generales son:

- Exclusión de emplazamientos en áreas o espacios de especial protección

• Políticas de prevención y control de efectos contaminantes

- Se seleccionarán terrenos con buenas condiciones topográficas, con pendientes no superiores al 12%, y geológico - geotécnicas, con objeto de evitar sobrecostes excesivos a la construcción (urbanización y/o edificación).
- En el caso de los desarrollos industriales desarrollados mediante alguna figura urbanística (Plan Parcial, Plan, etc.), será el propio Plan el encargado de incluir un estudio de sus efectos ambientales, así como de las medidas diseñadas para minimizar los impactos. El Plan incluirá igualmente las exigencias ambientales que deban cumplir los establecimientos que se localicen en esos terrenos para poder concederse licencia. La tramitación de este estudio se realizará de forma conjunta con el Plan correspondiente.

- **Políticas de abastecimiento de agua en áreas industriales**

Analizar, conjuntamente con otros organismos competentes, el posible desarrollo de un "Programa de Racionalización y ahorro de agua en actividades industriales", que parta del análisis de la situación actual de consumo del recurso y de actuaciones y planes empresariales y sectoriales (por ejemplo, en el sector del curtido) de ahorro de agua, y no solamente de normalización de vertidos. Las empresas que se acogieran a este programa podrían tener prioridad, por ejemplo, en ciertas ayudas de la Comunidad Autónoma.

En cada área industrial se analizará la racionalización de usos no productivos del agua (limpieza de viales, ajardinamientos complementarios, selección de especies y sistemas de riego, etc.) mediante sistemas que promuevan su máximo ahorro, dentro de la funcionalidad exigida por el correcto mantenimiento del polígono.

- **Políticas de saneamiento y depuración de aguas residuales en zonas industriales**

Para facilitar dicha conexión al sistema urbano, podrían establecerse tres categorías de áreas industriales en función de los usos admisibles, y de la calidad de los procesos de depuración de vertidos industriales. Las tres categorías serían las siguientes:

Nivel I: polígonos con vertidos contaminantes. Este sistema podría ser aplicable a los grandes complejos industriales y a las zonas individuales con industrias fuertemente contaminantes, tales como la industria de curtidos.

Nivel II: polígonos medios con contaminación de aguas urbanas. Dentro de este nivel se incluirían la mayor parte de las zonas industriales comarcales.

Nivel III: minipolígonos con contaminación de aguas urbanas. Este nivel sería aplicable, en general, a los minipolígonos vinculados a los núcleos de población, cuyas actividades fueran compatibles con los vertidos residenciales, y su red de saneamiento pudiera conectar, en la mayor parte de los casos, a la red urbana.

5.2. Criterios sobre el sistema socioeconómico.

Objetivos

Consolidación del proceso hacia la madurez del modelo de suelo industrial: La competencia e integración en el marco internacional y dentro de la Unión Europea en el marco del Euro exigen la consolidación de una estructura de espacio industrial cualificado para una mejora a largo plazo del conjunto del modelo, eficiente y atractivo no solamente para los pujantes procesos endógenos regionales, sino para la implantación de empresas e industrias externas, *en un proceso de integración imprescindible para el moderno desarrollo económico regional*.

De acuerdo con el "Programa Comunitario de Política y Actuación en Materia de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible", la meta final es la modificación de las pautas de comportamiento, según el criterio básico: "Debe reconocerse que la continuidad de las actividades humanas y del desarrollo económico y social depende de la calidad y protección adecuada al medio natural y sus recursos."

Criterios de interrelación territorial

- **La interrelación entre núcleos de población y equipamientos industriales**
- Los suelos industriales constituyen una dotación local de espacio productivo vinculado a la población y a la demanda de

puestos de trabajo. La inmediatez entre población y actividad constituye un valor cada día más valorado por los criterios de calidad integral de vida.

- **La estructura jerarquizada de la oferta en el territorio**
- El suelo industrial se ordena territorialmente de una forma jerarquizada, articulada, en diversas categorías de espacios que cubren demandas de distintos niveles, en forma estructuralmente análoga a otros equipamientos sociales del territorio.

Criterios de distribución espacial de las actividades industriales

Pautas de racionalización de localización de los espacios industriales

- Vinculación de los nuevos emplazamientos a las infraestructuras viarias, con la demanda de puestos de trabajo y consumo (núcleos de población), y con el valor productivo y ambiental del suelo.
- Respecto a los condicionantes urbanísticos, se tratarán de escoger emplazamientos compatibles con los desarrollos residenciales, que propicien el equilibrio población empleo, y que doten de oferta próxima a los núcleos urbanos.

5.3. Criterios sobre el sistema urbano.

• Criterios de distribución espacial de las actividades industriales

- Compatibilización de criterios de proximidad y de concentración a los núcleos urbanos existentes en los nuevos espacios industriales.
- En las Directrices se pretende la compatibilidad de la eficiencia y competitividad, que exige unidades compactas y concentradas, y la dotación de espacios locales y comarcales de actividades económicas, próximos a los núcleos urbanos. Esa compatibilización se consigue mediante la jerarquización de espacios, con distintas tipologías para cada nivel de demanda.
- Especial atención tendrá el tratamiento de los desarrollos industriales y de servicios en los frentes de carretera en las inmediaciones de ciertos núcleos urbanos. En estos casos, se analizará conjuntamente con las administraciones de carreteras competentes la posibilidad de viario de servicio, variantes de la carretera principal, concentración de accesos, actuaciones de protección, etc.
- Respecto a los condicionantes urbanísticos, se tratarán de escoger emplazamientos compatibles con los desarrollos residenciales, que propicien el equilibrio población empleo, y que doten de oferta próxima a los núcleos urbanos.

• Políticas de ordenación general de los espacios industriales (usos y densidades)

La creciente capacidad técnica de los procesos productivos para que las actividades industriales coexistan en un mismo espacio con oficinas, dotaciones o la vivienda permite eludir unos lastres, que han conducido a drásticas segregaciones en el sistema urbano, que favorecen a las diferentes funciones de las ventajas de la proximidad mutua e incluso de la contigüidad física.

5.4. Criterios sobre el sistema de infraestructuras.

Objetivos

- Los Ayuntamientos son la pieza clave para la reorientación definitiva del modelo de espacio industrial: Los ayuntamientos siguen necesitando ayudas, principalmente en la realización y mantenimiento de infraestructuras que vertebran el desarrollo de la Región y ordenen las dinámicas y tensiones supramunicipales.
- Preservar las áreas más capacitadas y estratégicas para el desarrollo de la Región de la ocupación de usos o actividades que puedan hipotecar su futuro. Es especialmente necesario con las transformaciones que se van a producir en los próximos años del territorio regional producidos por la nuevas infraestructuras de transporte.
- Recualificación de infraestructuras medioambientales, adecuando estándares y posibilitando distintos niveles de tratamiento de vertidos a escala de polígono, con objeto de facilitar el cumplimiento de las normativas medioambientales.
- Las actuaciones industriales y de actividades económicas habrán de situarse próximas a las grandes infraestructuras básicas y ejes de viario y transportes, con buena accesibilidad, bien relacionados con los núcleos urbanos.

Criterios de recualificación medioambiental de los espacios industriales

- Recualificación del paisaje industrial tanto del interior (medio ambiente productivo y urbanístico) como el externo (impactos de las actuaciones en el medio). Esta recualificación se hará compatible con la eficiencia económica del modelo y con el uso racional y restringido de recursos ambientales, especialmente el agua.

Criterios de eficiencia económica

- Concentración de las actuaciones en unidades agregadas, con economías de escala (conexiones externas, infraestructuras medioambientales).
Gradualismo de infraestructuras de saneamiento.
Programas complementarios de apoyo a ciertas inversiones de infraestructuras: accesos y viales de servicios, inversiones medioambientales, etc.
 - **Políticas de infraestructuras, y muy especialmente de viario.**
- De un modelo pasado de baja accesibilidad territorial generalizada, que propiciaba emplazamientos dispersos en el territorio, se va a evolucionar hacia otro futuro de elevada valoración por los emplazamientos de buena accesibilidad, principalmente viaria.
- En este contexto, toda estrategia de reconducción del modelo de asentamientos industriales pasa por una estrecha coordinación con las políticas de infraestructuras y, en particular, de carreteras. Poco a poco ha de evolucionarse hacia una consideración preferente de la interrelación viario/espacio industrial.
- Infraestructuras medioambientales: Los distintos espacios industriales se dotarán de infraestructuras medioambientales al nivel del rango funcional de los mismos, superando asimismo una aplicación uniformizada de estándares de emisiones y vertidos, abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, emisiones atmosféricas, normativa y actuaciones contra el ruido, etc.
 - Las **ayudas selectivas** pueden ser muy amplias y , en parte enfocadas, al desarrollo de las infraestructuras en

espacios industriales:

- La recualificación de las infraestructuras de los espacios industriales han de extenderse a cuatro ámbitos de actuación:
 - Infraestructuras de urbanización:
 - Accesos
 - Infraestructuras medioambientales
 - Nuevas tecnologías

Las actuaciones industriales y de actividades económicas habrán de situarse próximas a las grandes infraestructuras básicas y ejes de viario y transportes, con buena accesibilidad, bien relacionados con los núcleos urbanos. Se tendrá en cuenta los costes generales de conexión de infraestructuras y servicios, y se minimizará la externalización de estos costes a las Administraciones.

5.5. Criterios sobre las dotaciones equipamientos y servicios.

- Inclusión en los Convenios de acuerdos de reducción de cargas de cesiones, y racionalización de espacios dotacionales.
 - **Criterios de diversificación y cualificación de usos y actividades**
 - Por un lado, se promoverán actuaciones superadoras del concepto clásico de "Polígono", como áreas uniformes, multifuncionales y descualificadas, para avanzar hacia el de "Parque Industrial o de Actividades económicas", más rico, que incluye la combinación de usos y tipologías, con distintos niveles de oferta, con sinergias entre usuarios y empresas, inclusión de servicios personales y productivos, y con una mejora general del medio ambiente productivo.
 - Se impulsará el desarrollo selectivo de Parques Especializados, como espacios cualificados de concentración de actividades de un mismo sector, a ser posible insertos en Complejos Industriales y dotacionales más amplios, con equipamientos territoriales.
 - Las políticas de **recualificación funcional** que afectan a la organización de los polígonos, las infraestructuras que les sirven y suministran y de los espacios industriales y el entorno empresarial.
 - **Conversión en zonas de servicios terciario industrial, equipamientos, incentivando su desarrollo**
 - En algunos casos se producirá, por las situación y oportunidad de las localizaciones la transformación de los polígonos consolidándose como núcleos de terciario y equipamientos dentro del espacio industrial de la Región.
 - Se procurará en la ordenación la disposición de una zona central de servicios, en donde se concentren los usos dotacionales comunes del polígono.

- **Políticas de ordenación general de los espacios industriales (usos y densidades)**

Aunque la combinación de usos dependerá de la función de cada área industrial concreta, se tenderá a superar las concepciones de rigidez de usos, y se incluirá una mezcla de usos industriales, logísticos y de servicios, procurando la combinación con usos dotacionales y comerciales.

Esta combinación será más amplia en las zonas industriales urbanas (Áreas de Servicios y Actividades), que en la práctica han

de ser ámbitos de actividades dotacionales, comerciales y de servicios, con actividades de transformación siempre compatibles con la proximidad de los usos residenciales.

Se procurará desarrollar las nuevas implantaciones según el concepto de "Parque Industrial" en los que junto a las edificaciones propias de la producción industrial se incluya un Centro de Servicios, con actividades terciarias, con el objetivo de alcanzar unas cotas más elevadas de calidad y confort.

La compatibilización con usos dotacionales y comerciales, el esponjamiento y la especialización de áreas y/o fachadas se realizará siguiendo criterios de zonificación según las categorías de los polígonos, flexibilizando las propuestas en las áreas de usos mixtos y en las dotaciones directas a núcleos urbanos. En cualquier caso se establecerán garantías de control sobre los niveles de impacto.

- **Políticas de servicios comunes de las empresas:**

La mancomunidad de ciertos servicios a empresas posibilita, unos precios asequibles de prestación de los mismos que, en otros casos, serían poco rentables.

En las áreas industriales de una cierta envergadura, se procurará la prestación conjunta de servicios (seguridad, telecomunicaciones avanzadas, servicios básicos personales, públicos, áreas o centros de servicios, locales de reuniones empresariales o centro de empresas).

Los servicios podrán ser prestados directamente por los promotores o por concesión a entidades profesionalizadas.

En los polígonos más relevantes, se procurará la disposición, en el Centro de Servicios, de algunos locales para actividades asociativas empresariales y profesionales.

6. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

- Para las alternativas dentro del plan se han realizado unas hipótesis del modelo de población, de crecimiento, de población activa, de crecimiento de suelo industrial, de densidades según el modelo territorial y que de todas las hipótesis al final se ha escogido una en concreto, decidiendo descartar las otras por motivos socioeconómicos, territoriales y de ahorro medioambiental, conjugando todos estos parámetros al escoger las cuatro hipótesis.
- Esta hipótesis cuyos resultados han sido aportados en el anexo de "Modelo de demanda de suelo industrial" se traduce en unas tipologías y alternativas para el modelo de suelo industrial, que se describen en este apartado sexto y en unas propuestas que se justifican en el capítulo séptimo.
- Todas ellas eran posibles pero se han realizado una apuesta por un modelo para la proyección de la oferta traducido en un conjunto de tipologías industriales: Caedis, Zonas Industriales, minipolígonos locales, parques de acopio y almacenamiento, parques de actividades económicas, etc.
- A continuación se justifica, en cada una de las alternativas tipológicas escogidas la relación o impacto desde el punto de vista de los sistemas de referencia en sus aspectos ambiental, socioeconómico, del sistema de población y sistema urbano, de las infraestructuras y dotaciones y servicios.

6.1. Análisis de alternativas de suelo industrial desde el punto de vista del medio físico y sistema medioambiental.

- **CAEDIS**
 - Para su diseño, se atenderá a la creación de espacios reforestados que acompañen a las intervenciones allí donde sea posible, u obligado para la creación de un paisaje de calidad, siempre con criterios de ahorro de agua y selección de especies xerófilas. El tratamiento de pasillos verdes en los ejes de comunicaciones, ferroviarios e infraestructurales se conciben, de esta manera, como marco de calidad visual.
 - Se declara la necesidad de establecer en sus entornos la protección de zonas de huerta y agropecuarias.
- **ZONAS INDUSTRIALES**
 - El desarrollo de polígonos orienta la provisión de nuevo suelo industrial para la demanda actual hacia los espacios más aconsejables desde el punto de vista regional y comarcal; además, deben actuar como polo para el fomento de traslados de industrias que actualmente presenten problemas de impacto ambiental sobre entornos urbanos, rurales o problemas de deslocalización, infraestructurales, de comunicación.
 - Se trata de crear polos de suficiente entidad para estar dotados de servicios avanzados y que ordenen el impacto ambiental actual e impacto sobre el territorio de la industria.
- **MINIPOLIGONOS LOCALES**
 - Deben ser compatibles con las zonas urbanas, principalmente en lo relativo a la distribución de agua, y el saneamiento, incluso por niveles y sistemas de distribución. Deberán por ello canalizarse a otro tipo de polígonos empresas con procesos industriales más complejos o contaminantes.
 - Las Areas de Servicios y Actividades (ASA): Son espacios de actividades económicas elementales, muy adecuados a las

características del territorio y la economía de la Región. La solución debe adecuarse a la tradición empresarial y productiva específica, considerando la difusión de áreas de actividad en el territorio como posibilidad de adecuación de demandas y control del producto, integrando en estos modelos los criterios necesarios para la correcta ordenación medioambiental y del paisaje.

- Los minipolígonos Hortofrutícolas (MR) son pequeños polígonos o áreas de actividad de acogida a las demandas ligadas a la actividad agrícola, principalmente hortofrutícola, en las zonas de regadío. Estas demandas, que generalmente tienden a localizaciones irregulares apoyadas en las infraestructuras de estas zonas rurales, han de ser canalizadas y ordenadas en áreas preparadas, con objeto de limitar los impactos ambientales asociados a estos usos y evitar la degradación ambiental y territorial, con adecuados accesos y criterios de urbanización.

- **ACTIVIDADES INDUSTRIALES EN SUELO NO URBANIZABLE**

- Se aceptarán excepcionalmente en el caso de actividades vinculadas a las actividades primarias, siempre que no puedan trasladarse a polígonos ordenados, se incorporen las medidas correctoras de efectos ambientales y se localicen con criterios de mínimo impacto.
- Del mismo modo deberán atenderse a criterios específicos de implantación en las industrias y actividades de naturaleza peligrosa que exijan una localización aislada y particularmente las que manipulen sustancias peligrosas.
 - No se autorizará ninguna en suelos especialmente protegidos.
 - Se respetarán los cauces y los terrenos inundables.
- Se considerarán, compensaciones medioambientales, tales como la reforestación del 50% de la parcela, para disminuir el atractivo del suelo sin cargas urbanísticas y la obligación de costear las infraestructuras básicas que precisen de un modo normalizado, evitando situaciones subestándar.

- **PARQUES DE ACOPIO Y ALMACENAMIENTO.**

- La figura de los Parques de Acopio y Almacenamiento (PAA) como iniciativas a experimentar y desarrollar, en línea con la búsqueda de soluciones funcionales, viables y de bajo impacto para determinadas actividades.
- No son usos que estrictamente necesiten de los servicios clásicos de los suelos urbanos, al menos con los estándares usuales de los mismos, sin embargo, se han de considerar los efectos contaminantes en el caso de los cementerios de vehículos con las necesarias acciones de recuperación y envío a reciclado de los mismos.
- Será determinante su bajo impacto paisajístico. Se requerirá, para su aceptación, un Estudio de Impacto Paisajístico, que incluya las medidas correctoras o reductoras del mismo (barreras visuales vegetales, etc)

- **PARQUES DE ACTIVIDADES ECONOMICAS**

- Alta calidad urbanística y del medio ambiente empresarial: densidades medias, buena urbanización, calidad de oferta de aparcamientos, ajardinamiento, señalización, etc.
- Restricción de usos respecto al carácter contaminante de las actividades.
- Compatibilidad de actividades de oficinas, almacenaje, montaje y producción, excluyendo las actividades contaminantes.

6.2. Análisis de alternativas de suelo industrial desde el punto de vista del sistema socioeconómico.

- **MINIPOLIGONOS LOCALES**
- Algunos de ellos pueden estar vinculados directamente incluso a pedanías con pequeñas naves que garanticen pequeños talleres y mininaves de autoempleo local. De esta manera se garantiza la actividad económica básica y de empleo en los entornos locales
- Los enclaves y pequeñas zonas industriales en suelo urbano: Enclaves o minizonas existentes, generalmente en entornos residenciales. Estas serían las más adecuadas para garantizar pequeñas naves que sirvan para acoger actividades, de reducido tamaño y autoempleo en las proximidades del entorno residencial.
- Las Áreas de Servicios y Actividades cubren la necesidad de una dotación local mínima, vinculada a los núcleos de población, de espacio para actividades industriales y servicios viene presentándose en muchas pequeñas poblaciones de la generalidad del territorio regional. Constituyen, en consecuencia, una dotación básica de los núcleos urbanos, básicos para acoger un primer nivel de demanda muy vinculada a la población, y fundamentales para el reequilibrio territorial de la Región.

6.3. Análisis de alternativas de suelo industrial desde el punto de vista del sistema urbano.

- **ZONAS INDUSTRIALES**
- La capacidad de ordenación territorial de las Zonas Industriales a nivel comarcal es fundamental para vertebrar operaciones de actividad económica bien dotada que los polígonos aislados por sí solos no alcanzan.
- **MINIPOLIGONOS LOCALES**
- Las Areas de Servicios y Actividades (ASA) se localizan en un emplazamiento convenido, cerca de los núcleos y/o en encrucijadas de accesibilidad.
- **ENCLAVES Y PEQUEÑAS ZONAS URBANAS**
- Excepcionalmente, y siempre que las actividades sean incompatibles ambiental, funcional o urbanísticamente con el entorno residencial, se plantearán los traslados a polígonos exteriores al núcleo urbano, procurando apoyar la viabilidad de dicho traslado mediante recalificaciones controladas y con un programa específico de ayudas. Se deberán completar los vacíos o intersticios de estos enclaves con usos dotacionales.
- **ACTIVIDADES INDUSTRIALES EN SUELO NO URBANIZABLE**
- Se propone la descentralización mediante grandes espacios urbanos periféricos a la huerta tradicional, apoyados en la maduración de los núcleos de pedanías y en las nuevas áreas de centralidad, difusoras de servicios y elementos de cualificación, estableciendo las acciones que dispongan ofertas alternativas de calidad para el desarrollo de viviendas unifamiliares y naves industriales.
- Se concentran en minipolígonos las demandas más ligadas a la proximidad de núcleos de pedanías. La función de viveros

de empresas asumida tradicionalmente por las naves dispersas debe mantenerse pero desplazada a minipolígonos, con sectores creados especialmente.

- **CENTROS LOGISTICOS**

- Para completar la estructuración de los servicios del transporte y logística, se propone la creación de una nueva escala de Centros en ciudades medias regionales (Lorca - Puerto Lumbreras, Cieza, Jumilla)

6.4. Análisis de alternativas de suelo industrial desde el punto de vista del sistema de infraestructuras.

- **CAEDIS**

- En los CAEDIS, localizados en nudos territoriales bien servidos por infraestructuras de transporte se articulan actividades funcionalmente afines: espacios de actividades industriales y empresariales, logísticas, terciarias avanzadas, dotacionales y comerciales en torno a infraestructuras nodales (estación ferroviaria de mercancías, puerto, aeropuerto, plataforma logística, etc.) y lineales (ferrocarril, carreteras) relacionadas directamente con la actividad económica del área y el entorno, o con capacidad de concentrarla.
- Funcionalmente, por ser los contenedores de las redes de acceso a los Parques de Actividad y las de relación con el entorno, así como el espacio de inserción de las infraestructuras generales.
- Formalmente, por ser la base paisajística del conjunto, al concentrar gran parte de las reservas de espacios libres de las distintas unidades de planeamiento, en un soporte de escala general que se desarrolla con una visión unitaria. Esta escala es capaz de generar un medio que se relaciona con el entorno general, potenciando fachadas y absorbiendo las actividades, redes o áreas de mayor impacto, y en el que es más fácil gestionar su desarrollo ambiental, como la contaminación visual, la gestión del agua para riegos, etc., formando una imagen de calidad visual para el conjunto del Caedi.
- Los Caedis deben contar con espacio de canalización de las infraestructuras desde el anillo de los sistemas Generales a las parcelas industriales, dentro del Parque de Actividad. Este espacio dependerá para su dimensionamiento de las necesidades y especialización de cada Parque, pudiendo estar compartido en los viarios bajo las aceras o en bandas independientes, en medianas, bien enterradas o en racks elevados, o en bandas protegidas y especialmente delimitadas.
- Es necesaria una Entidad de Promoción global del CAEDI, previa a las de los Parques de Actividad. Esta entidad tendría como objetivo la gestión y desarrollo de las infraestructuras.

- **ZONAS INDUSTRIALES**

Planificación y desarrollo de las infraestructuras: cada sector hará frente a sus propios sistemas infraestructurales.

- En el caso de que existan infraestructuras comunes, el Planeamiento establecerá las cargas y obligaciones a asumir por cada sector.
- Uno de los elementos a aplicar en la planificación y el diseño urbanístico de las zonas industriales son los corredores

paisajísticos y de infraestructuras como bandas, a veces diferenciadas y otras compatibles de espacios formando mallas de acceso, servicio y calidad paisajística para toda la zona industrial.

- **MINIPOLIGONOS LOCALES**

- Planificación y desarrollo de las infraestructuras: En general, cada minipolígono hará frente a sus propios sistemas infraestructurales. En el caso de minipolígonos urbanos (ASA) de fachada de carreteras, se considerará la posibilidad de establecer convenios con la Dirección General de Carreteras para la construcción conjunta de viarios de servicio.
- Los minipolígonos hortofrutícolas (MR) estarían dotadas de unas infraestructuras funcionales pero moderadas, y adecuadas a las demandas de almacenes y naves de envasado.

- **PARQUES DE ACOPIO Y ALMACENAMIENTO**

- En los Parques de Acopio y Almacenamiento la red viaria interior y los servicios infraestructurales, en principio, podrán ser desarrollados con bajos estándares de diseño y ordenación.

- **PARQUES DE ACTIVIDADES ECONOMICAS**

Alta calidad de las condiciones de conexión con infraestructuras de transporte, tanto viaria como, en lo posible, a modos de alta accesibilidad (Aeropuerto, Alta Velocidad, etc.).

Requerirán una buena calidad de infraestructuras y de telecomunicaciones: zonas de telecomunicaciones avanzadas

- **CENTROS LOGISTICOS**

- Por una parte, el área de Murcia concentra todas las actividades logísticas y de transporte ligadas al consumo y a las actividades económicas endógenas propias de la Región: agrícolas, agroalimentarias, etc.
- Por otra, el Puerto de Cartagena está muy ligado a la industria local, con un hinterland reducido al entorno portuario y regional, si bien se está consolidando, junto a Huelva como uno de los mayores puertos de entrada del gas procedente de África y como polo de producción energética de carácter nacional.
- La zona industrial de Cartagena, próxima al puerto, constituye el principal centro generador de tráfico: graneles líquidos, fertilizantes, gas, etc.
- La materialización del Eje Logístico Murcia-Cartagena, como integración de ambos polos y de los diferentes modos de transporte, es una necesidad y condición básica de competitividad de la Región de Murcia frente a otros polos de concentración logística. Mediante las oportunas conexiones infraestructurales y de servicios, se llevará a cabo un refuerzo de los dos polos y el eje en su conjunto.
- Murcia constituye el extremo sur de la Red Transeuropea de Transporte Combinado de la Unión Europea. La materialización del Eje Logístico Murcia-Cartagena, como integración de ambos polos y de los diferentes modos de transporte, es una necesidad básica de competitividad de la Región de Murcia frente a otros polos de concentración logística del Arco Mediterráneo. El Centro Intermodal del Transporte de Murcia (CIT) será la infraestructura intermodal que proporcione la competitividad necesaria al sector de transporte y a los productos de la Región.

- Murcia es una Región básicamente exportadora, en la que el ferrocarril es el modo de transporte minoritario de mercancías. El sector del transporte y la logística se concentra en el área de la capital. La progresiva ampliación de funciones y servicios prestados por los operadores de transporte, especialmente la paulatina reconversión de éstos en operadores multimodales, da lugar a la necesidad de contar con infraestructuras que faciliten el uso más adecuado de cada modo.
- El CIT es la respuesta a las necesidades actuales y futuras del sector: accesibilidad a todos los modos de transporte, localización regional y nacional privilegiada, instalaciones físicas de calidad y diseño idóneos, infraestructura de telecomunicaciones, nuevas tecnologías, etc.
- El CIT, que está funcionalmente estructurado en tres áreas diferenciadas (Área de Servicios, Área Logística y Área Intermodal) supondrá la concentración de operadores logísticos y de transportes, y de servicios asociados.
- Los Centros de Servicios al Transporte, que se conciben como infraestructuras de servicios al transporte de mercancías complementarias a las infraestructuras viarias.

6.5. Análisis de alternativas de suelo industrial desde el punto de vista del sistema de equipamientos y servicios.

- **CAEDIS**
 - Los CAEDIS se pueden por tanto definir como espacios con una **capacidad de carga y de generación de sinergias** muy superior a los convencionales polígonos. El agrupamiento y articulación de actuaciones en principio dispersas tiene una finalidad de cualificación general: la ordenación y diversificación de la oferta, la viabilización de servicios comunes, las economías de escala, el planteamiento de infraestructuras comunes, la consecución de una imagen comercial a escala suprarregional, etc.
 - En el ámbito del CAEDI es posible la concentración de dotaciones singulares al servicio de las actividades que lo caracterizan o de carácter singular y de equipamiento de un entorno más amplio, así como instalaciones que necesitan una especialización y control incompatibles con la dispersión por el territorio.
 - La planificación global considerará, con carácter más vinculante, la disposición de algún Parque de Actividad donde se desarrollen servicios comunes o especializados, con una funcionalidad clave para el conjunto del área.
 - Incluirán áreas de Servicios mancomunadas, promoción conjunta de ciertas actuaciones, etc.
- **ZONAS INDUSTRIALES**
 - Además del uso industrial característico admiten usos complementarios de Terciario Industrial, Comercial, y Dotacional y los Equipamientos y Servicios Internos que le corresponda desarrollar.
 - Se trata de crear polos de suficiente entidad para estar dotados de servicios avanzados y que ordenen el impacto actual de la industria sobre el territorio.
 - En el caso de que los Polígonos multifuncionales los distintos sectores puedan tener actividades dominantes diferenciadas, en especial, la posible inclusión de un Área de Servicios.
 - En casos de Zonas Multipolígono, deberá crearse una entidad común (de tipo societario o asociativo) entre los distintos promotores y comunidades de propietarios para coordinar las actuaciones conjuntas, gestionar los servicios mancomunados, etc.

- **MINIPOLIGONOS LOCALES**

- Minipolígonos urbanos: Áreas de Servicios y Actividades (ASA): Los Minipolígonos en núcleos urbanos, áreas de fachada de carretera ("escaparate") o minipolígonos compactos en los accesos al núcleo. Sus actividades son fundamentalmente servicios, almacenamiento, pequeñas transformaciones, dotaciones comerciales en naves industriales.

- Las características de las Áreas de Servicios y Actividades (ASA) son las siguientes:

Con usos compatibles: industria, almacenaje, comercio-escaparate, y ciertas dotaciones.

Inclusión, en su caso, de un pequeño Centro de Servicios y/o Vivero de empresas.

- Estos minipolígonos, en los que ha de primar la multifuncionalidad de usos y actividades, suelen acoger una variedad amplia de usos, predominando los servicios, actividades comerciales, almacenamiento, y pequeña transformación. Se trata, por lo tanto, de verdaderas Áreas de Servicios y Actividades (ASA).

- **PARQUES DE ACTIVIDADES ECONOMICAS**

Existencia de edificaciones con servicios comunes: Centro Administrativo-Comercial, servicios convencionales, etc.

- **CENTROS LOGISTICOS**

- Se propone la promoción de un área de calidad, el Centros Logístico de Cartagena (CLC), de concentración de oferta de distintos tipos (suelo, naves, servicios comunes) que sirva de referencia comarcal al desarrollo de servicios logísticos. Este área, que no puede ser denominada (ni por dimensionamiento ni por funcionalidad) como "Distripark" o "Zona de Actividades Logísticas", podría evolucionar a medio-largo plazo hacia una diversificación y especialización de servicios y funciones.

1. Un primer polo del Centro Logístico en las inmediaciones de la Dársena de Cartagena, adecuado tanto para la distribución urbana y actividades cara a la comarca, como para los servicios relacionados con la mercancía marítima que utiliza la Dársena de Cartagena: mercancía general y contenedores.

2. Un segundo polo de distribución urbana y comarcal, en el CAED de Cartagena-Puerto, con un fuerte componente de área de servicios y del motor.

La organización funcional de un Centro de Servicios al Transporte contemplará los siguientes aspectos:

En la implantación de este tipo de áreas especializadas es decisiva la selección de emplazamientos estratégicos en nudos de comunicaciones que, posean una situación en la red viaria respecto al sistema de distribución de mercancías.

- La accesibilidad respecto a las vías de gran capacidad es un factor esencial en el éxito de estos Centros.
- Además de servir al tráfico de tránsito, los Centros desempeñarán las funciones urbanas complementarias de aparcamientos y servicios a los vehículos pesados residentes en la zona.

6.6. Análisis de alternativas desde el punto de vista medioambiental.

Este queda definido y especificado en el Estudio de Impacto Ambiental que acompaña a este documento.

7. JUSTIFICACIÓN DE LAS SOLUCIONES PROPUESTAS

- **Introducción.**
- Una vez que se describen los distintos tipos de opciones barajadas se describen o justifican los criterios empleados en la hipótesis final adoptada, sus ventajas, sus condicionantes y las características de la misma.
- El modelo de programación de la oferta es flexible, en el sentido que las alternativas no están completamente cerradas sino que se admite una cierta capacidad de elección y de adecuación al marco coyuntural y que en función de ello se ha realizado un modelo de programación de suelo con unos criterios de:
 - Economía de los recursos públicos y privados de la producción de suelo.
 - Garantía en el suministro constante de suelo evitando estrangulamientos.
 - Reducción de las incertidumbres de gestión con un criterio de redundancia en la oferta.
 - Programación de la oferta por fases flexibles que permitan atender a las puntas de demanda.
 - Capacidad de poner en carga las áreas actualmente en oferta con un criterio temporal de orden y de aprovechar la oferta existente.
- Se ha adoptado esta solución de oferta moderada de suelo porque es la necesaria para la Región conjugando, flexibilidad, modularidad, economía, capacidad de reacción ante la demanda de mercado de suelo industrial y la necesidad de un ahorro de suelo respecto a políticas expansivas y poco moduladas a una gestión sostenible del suelo.
- Por otro lado las ayudas se pretende primar los siguientes criterios:
 - Se prima la rehabilitación en los dos primeros periodos de vigencia del plan, sobre la urbanización y ésta sobre la compra de suelo.
 - Las ayudas van enfocadas a la mejora de la calidad del parque industrial (mediante rehabilitación y urbanización) y no tanto a la compra de suelo que podría genera efectos especulativos en el mercado regional de suelo bruto industrial.
 - Se incentiva económicamente las urbanizaciones de mayor calidad y las tipologías de mayor nivel o cualificación, especialmente Caedis y Zonas Industriales.
 - Se introducen ayudas en la rehabilitación especialmente en los minipoligonos industriales, normalmente con mayores necesidades, menor capacidad de gestión y recursos y , en algunas comarcas periféricas , la principal oferta comarcal y local al no existir ni Caedis ni zonas industriales.

7.1. Justificación desde el punto de vista del medio físico y sistema medioambiental.

- Frente a la desconsideración de los efectos ambientales del desarrollo del espacio industrial, con impacto generalizado en

el medio ambiente y el paisaje y falta de infraestructuras medioambientales en los polígonos y en especial en materia de depuración, se ha propuesto:

- Prevención y tratamiento del impacto paisajístico.
- La jerarquización y agrupamiento de polígonos industriales para facilitar y posibilitar el desarrollo de infraestructuras ambientales eficientes.
- La vinculación de las actuaciones de tercer nivel (Minipolígonos y Áreas de Servicios y Actividades) a los núcleos urbanos, para facilitar la conexión con las redes urbanas de saneamiento.
- La Regulación de las implantaciones con sustancias peligrosas.
- Canalización de las demandas hacia zonas y polígonos concertados con las administraciones locales
- Restricción máxima por las administraciones locales y regional de la utilización de la vía de la declaración de utilidad pública e interés social.
- Congelación de las actuaciones existentes que no sean viables, y corrección de los principales impactos.
- Para los casos especialmente impactantes, apoyo al traslado de las instalaciones.
- Políticas multidimensionales de traslado de las actividades económicas ubicadas irregularmente en la Huerta.
- Prevención del impacto paisajístico de las nuevas implantaciones industriales.

Analizando con más aproximación territorial las áreas funcionales, tal y como se han evaluado los restantes sistemas territoriales de referencia se determina, en cada una de las áreas, la **justificación y contenido de las propuestas desde el punto de vista medioambiental**:

- **Zona I Huerta de Murcia y Vega Media del Segura, determinaciones medioambientales.**
- Caedi de Lorquí-Serreta: delimitación de reservas de ampliación compatibles con suelos agrícolas productivos y de regadío.
- En Beniel, desarrollar El Mojón como Zona Industrial y ordenar minipolígonos y zonas de servicios locales en los núcleos de la Huerta, limitando su desarrollo en los frentes de carreteras y caminos y en el suelo regable. Coordinar la oferta con las propuestas de Murcia, especialmente con Torreagüera y el polígono de la carretera de Sucina, de mayor entidad y sin afecciones sobre la huerta.
- Contención de los desarrollos industriales en la Huerta y traslado de enclaves urbanos.
- En paralelo a las propuestas previas, establecer una estrategia a corto, medio y largo plazo de desplazamiento de las actividades industriales, de almacenaje y transformación de la Huerta y de los enclaves en zonas urbanas.
- Promover e incentivar el traslado de empresas de la Huerta hacia el cordón de polígonos situados en los ejes periféricos (especialmente en Santomera, Beniel, Beniján, Torreagüera).

- **Zona II Campo de Cartagena y Mar Menor, determinaciones medioambientales.**

- El sector de Los Camachos, comprendiendo el ámbito de actuación de SEPES, es la gran reserva estratégica de suelo para actividades económicas en el sur de la Región. Para la definición funcional de Los Camachos es necesario estimar su localización en el corredor Alicante – Cartagena y la relación con el Puerto, en segunda línea de la Dársena de Escombreras.
- Para el desarrollo del Caedi de Escombreras es necesario resolver los problemas de disponibilidad de la oferta y las implicaciones de un modelo que compatibilice la oferta para actividades económicas con el control de instalaciones de riesgo y sus posibles afecciones medioambientales, en un entorno relativamente cercano a la ciudad de Cartagena.
- Ante una posible estrategia de desarrollo de un Complejo químico en Cartagena en esta zona, se podría poner a punto una oferta diferencialmente cualificada, para reforzar la citada “fortaleza”: la preparación especial de Escombreras como “Área de actividades industriales de alto impacto y de sustancias peligrosas”.
- En el Caedi de General Eléctric las actuaciones a corto y medio plazo consisten en el desarrollo del Parque Tecnológico y los sectores de suelo en estudio, la protección de las zonas de acceso y el paisaje del entorno, impidiendo taxativamente las instalaciones dispersas.
- Estructurar una malla de oferta de zonas industriales y de servicios en la zona del trasvase, el Campo de Cartagena y el Mar Menor descargando el territorio agrícola de las actividades industriales y logísticas, y una enérgica política de contención de la proliferación de actividades económicas dispersas en zonas de regadío y de actividades turísticas.
- En la zona de los cultivos del Tránsito y el Campo de Cartagena se propone continuar con las dinámicas actuales de localización, desarrollo y urbanización de un mallado de polígonos, en áreas de bajo impacto y alta accesibilidad, como estrategia de contención del desarrollo de actividades económicas basadas en las infraestructuras del trasvase, y sobre suelos valiosos, junto a una política enérgica de limitación de las autorizaciones por la vía del interés social (Art. 16.3).
- En la zona del Tránsito los polígonos del segundo cinturón deberían articular en su entorno espacios receptivos de industria con más necesidades de espacio, fundamentalmente manipulados hortofrutícolas. Preservar las zonas de regadío, cumpliendo las propuestas de las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia.

- **Zona III Valle del Guadalentín, determinaciones medioambientales.**

- Definir una estructura de áreas de protección ambiental y paisajística encuadrando los Parques de actividad, más amplia que la estructura de espacios libres de los Planes Parciales, como corredores verdes en el frente de autopista, área de tratamiento de la rambla, separación de las zonas agrícolas, etc.
- Incentivar fuertemente el traslado de industrias de cascos urbanos a polígonos calificados como preferentes. Detener el resto de actuaciones por estar situadas en zonas de alto valor agrícola. En las pedanías, desarrollo, con carácter de dotación, de minipolígonos muy reducidos, que ordenen focos de oferta de suelo y servicios.

- **Zona IV Vega Alta del Segura y Valle del Ricote, determinaciones medioambientales.**
- Además, es necesaria una profunda valorización de los recursos paisajísticos y culturales del territorio, con el fin de adecuar el impacto de las actividades y sus instalaciones a éstos.
- En el polígono de Albudeite al no estar cerca de núcleo urbano es importante controlar otras implantaciones en suelo rústico, por el efecto negativo que estas puedan tener en el entorno y como competencia al propio polígono.
- Al igual que en otras comarcas, se considera necesario el desarrollo modular y limitar al máximo, las ubicaciones incontroladas en S.N.U. y en especial en la huerta.

- **Zona V Noroeste-Mula, determinaciones medioambientales.**
- Al igual que en otras comarcas, se considera prioritario limitar al máximo, las ubicaciones incontroladas en S.N.U. y en especial en la huerta.

- **Zona VI Altiplano, determinaciones medioambientales.**
- En Yecla articular las distintas piezas mediante zonas de protección y mejora ambiental recualificando funcionalmente el frente actual de la carretera de Villena.
- En Jumilla el Polígono del Mármol es una actuación con un planteamiento correcto. Mantener como zona concentrada, evitando la aprobación de áreas de servicio o instalaciones dispersas en el entorno de la carretera, que deben por el contrario vincularse al polígono y sus ampliaciones futuras, dado el interés paisajístico del entorno agrícola. Controlar el impacto ambiental de las actividades.
- En Jumilla planificar las zonas de reserva como suelos no sectorizados, considerando su futura organización como Zonas Industriales formadas por Parques de Actividad, delimitados por sistemas generales de protección y mejora ambiental que articulen su relación con las infraestructuras viarias y el paisaje.

- **Zona VII Comarca Oriental, determinaciones medioambientales.**
- En Fortuna no consolidar la dispersión, mediante el control de instalaciones, el traslado de empresas con ayudas regionales, y la dotación de servicios a las empresas en los polígonos.
- En los dos municipios, estudiar la implantación de un Parque de Acopio y Almacenamiento para actividades extractivas, en función de las necesidades, centralizando el tratamiento de residuos.
- Preservar las zonas de regadío, evitar la dispersión y el impacto en las carreteras y el paisaje.
- Los dos municipios cuentan con un importante recurso propio en el paisaje, aún virgen en gran parte, y en Fortuna especialmente relacionado con el acceso a la zona de Los Baños.

- **Zona VIII Litoral, determinaciones medioambientales.**
- Planificar de acuerdo a las determinaciones de las Directrices del Litoral de modo compatible con el desarrollo turístico del litoral.

- Los desarrollos serán fundamentalmente de actividades hortofrutícolas, de servicios a la agricultura, a las actividades locales y al turismo.
- Debe prestarse una especial atención a los impactos paisajísticos de estos desarrollos.
- En Águilas incluir en la operación la urbanización urgente del sector actual, la ordenación de las instalaciones dispersas y las empresas existentes en el acceso desde Lorca.
- En el polígono Las Majadas de Águilas prever reservas estratégicas entre el polígono y dicho acceso. Control exhaustivo de las implantaciones en éste área y de otras dispersas en suelo rústico del municipio.
- En Mazarrón incentivar el traslado de industrias a polígonos.

7.2. Justificación desde el punto de vista socioeconómico.

- Las Directrices determinan, como criterio básico de ordenación espacial y dimensionamiento de la oferta, el crecimiento concentrado a medio-largo plazo de los espacios industriales, a partir de las localizaciones prioritarias indicadas en el modelo antes descrito y convenidas con los Ayuntamientos respectivos. A partir de estas localizaciones, el crecimiento futuro a largo plazo habrá de tener lugar mediante un desarrollo modular agregado, con objeto de ir definiendo unidades competitivas con economías de escala (básicamente, de infraestructuras de conexión exterior y medioambientales) y concentración de impactos.
- El modelo propuesto confirma y estructura como principal opción industrial regional a las zonas de Murcia y su Huerta y Cartagena, como zonas que van a concentrar un elevado porcentaje (hasta un 70%) de la nueva oferta de suelo industrial de la Región, con actividades industriales y servicios de valor añadido, y principales apuestas de competitividad regional para la captación de iniciativas e inversiones de carácter exógeno.
- Se distribuyen en toda la Región las zonas industriales de segundo nivel, a escala comarcal - zonal, para facilitar la accesibilidad de oportunidades de actividades y empleo al conjunto de la población.
- Se busca la proximidad/inmediatez de la oferta a los núcleos de población en las propuestas realizadas para mejorar la conexión mejor entre empleo y residencia.
- Se recoge el cambio sustancial en el territorio regional producido por el Plan Hidrológico Nacional y el trasvase del Ebro y el impacto y las expectativas que genera como nuevo factor de desarrollo económico.
- Analizando cada una de las Áreas Funcionales desde el punto de vista socioeconómico:
 - **Zona I Huerta de Murcia y Vega Media del Segura, determinaciones socioeconómicas.**
- El objetivo estratégico de la zona es su potenciamiento como centro regional de actividades económicas, alimentado por sus oportunidades urbanas y dotacionales, integrado en el entorno agrícola y ambiental, y competitivo a escala suprarregional

- Caedi de Cabezo Cortao:
 - Estructuración y regeneración del eje de la antigua carretera nacional como corredor urbano – empresarial de centralidad y representativo, rompiendo con procesos de degradación y pérdida de competitividad con la fachada de la autovía. Fomento de traslados a segunda línea, en las bolsas de suelo vacante. Desbloquear procesos de gestión de suelo.
 - Reserva estratégica en la zona próxima del Cabezo de Torres, de posición central en la Región, como zona de actividades económicas, a ser desarrollada mediante un planteamiento estratégico de proyección al conjunto regional.
- Caedi Oeste
 - De contenido multifuncional, el CAEDI comprende polígonos ya consolidados, (Polígono Oeste de Murcia y Alcantarilla), polígonos a rehabilitar y potenciar (Mayallo), los Parques de Actividades del Palmar y el Mayallo, delimitados por el PGOU, y desarrollos logísticos en marcha, estructurantes de la oferta regional (Centro Intermodal de Transportes)
 - En el suelo no sectorizado, al oeste, sus importantes reservas de suelo (la totalidad del ámbito alcanza las 1.965 Has) posibilitan su desarrollo planificado y progresivo, mediante Áreas o Parques de Actividad multifuncionales, manteniendo una calidad media superior al conjunto regional.
- **Zona II Campo de Cartagena y Mar Menor, determinaciones socioeconómicas.**
- Consolidar a nivel competitivo la oferta de suelo industrial de Cartagena, potenciando tres amplios Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI), de características diferenciadas: Caedi de Cartagena-Los Camachos, Caedi de Escombreras y Caedi de General Electric-Parque tecnológico de Fuente Alamo.
- El Caedi de Escombreras es una reserva – objetivo regional para la implantación de industrias pesadas de transformación, especialmente las industrias del sector químico y energético, de un valor estratégico inestimable, y la articulación de actividades logísticas en el entorno del Puerto.
- Caedi General Electric – Parque Tecnológico de Fuente Alamo
 - El Parque Industrial de General Electric es un enclave singular en el conjunto de la estructura regional de espacios industriales; ha generado en el entorno diversas expectativas para la formación de un complejo multiparque con actuaciones de calidad, como el Parque Tecnológico.
 - La General Electric, con sus 784 Has, constituye en sí misma un auténtico Parque Industrial, con preparación de suelo en su interior para la instalación de los concesionarios de los principales procesos previstos que debe incorporarse como CAEDI al conjunto regional de suelo. La delimitación de suelo es amplia y solo un sector está ocupado.
- El Plan de Ordenación marca una estrategia de integración de Cartagena con las dinámicas endógenas de la Región, a corto, medio y largo plazo: potenciar la relación del tejido industrial del Campo de Cartagena, y especialmente de la ciudad (como cabecera del sur regional), con la Huerta y la Vega Media, el eje del Guadalentín, el corredor turístico del Mar Menor y las futuras actuaciones de interés regional (aeropuerto y urbanizaciones turísticas del litoral occidental).

- **Zona III Valle del Guadalentín, determinaciones socioeconómicas.**
- Se recoge como una zona con importante variedad de sectores productivos, su proyección futura no tiene la debilidad de las áreas concentradas en un monocultivo, es una de las grandes áreas de desarrollo económico industrial de futuro de la Región a potenciar.
- Lorca – Puerto Lumbreras, espacio futuro CAEDI Puerta Oriental de Andalucía, espacio de fuertes dinámicas. Saprelorca se consolida como motor de la zona.
- **Zona IV Vega Alta del Segura y Valle del Ricote, determinaciones socioeconómicas.**
- La principal opción estratégica de la Vega Alta del Segura y Valle del Ricote es su estructuración en una serie de polos de actividad, a interdistancias razonables para potenciar una tensión de desarrollo y difusión de actividades fundamentalmente desde Murcia.
- **Zona V Noroeste-Mula, determinaciones socioeconómicas.**
- Se define tradicionalmente agroganadera y apartada de los principales ejes de desarrollo en relación al contexto regional, con tasas bajas de crecimiento de población en los últimos años, en todos los Municipios.
- Se considera que la autovía inaugurada va a permitir una mejora progresiva de los niveles de desarrollo económico e industrial que acerquen la media de la renta per cápita a la media regional y española.
- **Zona VI Altiplano, determinaciones socioeconómicas.**
- La estrategia de desarrollo territorial en este eje se basa a corto y medio plazo, mantener una oferta competitiva, racionalizada y concentrada en cada una de las dos poblaciones, y estructurar las relaciones Yecla – Villena y Jumilla – Eje Murcia – Cieza.
- Apoyar las implantaciones industriales con incentivos, manteniendo los correspondientes del Ayuntamiento y ampliándolos, en lo posible, a nuevos por parte de la Comunidad Autónoma.
- **Zona VII Comarca Oriental, determinaciones socioeconómicas.**
- Continuar la vinculación de su economía a los desarrollos de las zonas de la A-7 (Huerta de Murcia), y del Eje de la autovía Murcia - Albacete (Vega Media)
- Hacia la Comunidad Valenciana, fomentar la integración con las dinámicas de Huerta de Orihuela y Elche.
- **Zona VIII Litoral, determinaciones socioeconómicas.**
- Controlar el crecimiento indiscriminado de suelo industrial, concentrando la oferta en los dos núcleos, en zonas existentes.
- Priorizar los emplazamientos existentes, próximos a los núcleos y en suelos de bajo valor agrícola, delimitando reservas en su entorno.

- Prohibición de implantaciones industriales conforme a lo existente en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral.

7.3. Justificación desde el punto de vista del sistema urbano.

Se definen los siguientes criterios desde el punto de vista urbano-territorial para el desarrollo de la Región:

- El mantenimiento, revitalización y la necesidad de establecer los polígonos locales en la Región como áreas de carácter comarcal en las principales cabeceras a modo de transición entre los grandes CAEDI's y los polígonos locales.
- Mantenimiento del criterio de las actuaciones de tercer nivel (Minipolígonos y Áreas de Servicios y Actividades) como dotación urbana de escala local (núcleos de población pequeños, pedanías, etc.), con un carácter muy difuso en el territorio.
- Creación de focos selectivos de industrialización: junto a las principales propuesta de oferta regional, las Directrices propugnan una serie de actuaciones de carácter reequilibrador del territorio.
 - Áreas de carácter comarcal y cabeceras de desarrollo (segundo nivel) con nuevos Polígonos Industriales y Zonas industriales que amplíen la oferta en ejes y enclaves de industrialización y servicios en las zonas menos desarrolladas.
 - Áreas de desarrollo local (demanda endógena): Nueva oferta local generalizada: dotaciones de Minipolígonos o Áreas de Actividades y Servicios en núcleos menores de población.
- El crecimiento modular de las áreas industriales propuestas por las Directrices y Plan de Ordenación Territorial tendría lugar mediante unidades de dimensión variable, en función de la tipología del espacio correspondiente. En consecuencia, cada planeamiento municipal habrá de prever una reserva de espacio en el entorno de los espacios industriales prioritarios (o de algunos de ellos, en los grandes municipios) con objeto de garantizar la capacidad de la oferta a largo plazo.
 - **Zona I Huerta de Murcia y Vega Media del Segura, determinaciones del sistema urbano.**
- Ordenación de la oferta y las actividades de primer nivel en el Norte y Sur Oeste de la Zona central, mediante tres grandes Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI):
- Ordenación, en el primer nivel estratégico y funcional, de tres CAEDIs, con el objetivo de consolidar las zonas de centralidad industrial de la Región, en los municipios de Murcia, Molina, Lorquí y Alcantarilla, mediante la creación de nueva oferta de suelo y la regeneración de los sistemas industriales y urbanos degradados.
- Caedi de Serreta – Lorquí: En el norte de la Zona, se trata de la consolidación del actual entramado de polígonos como complejo multiparque, predominantemente industrial, apoyado en Molina de Segura como subcentro de la Zona y articulado hacia la Vega Media por Lorquí. Estructuración con un criterio de conjunto de los polígonos de La Serreta, Base 2.000, San Martín, Lorquí y La Estrella así como de los espacios situados entre la N-301 y la Autovía Murcia – Madrid y el Polígono de El Saladar, como una gran zona industrial al norte de Molina y con gran incidencia en Murcia Capital.
- Caedi Oeste: constituye la gran opción a medio plazo de desarrollo de la zona, contribuyendo a equilibrar el centro de

gravedad de las actividades económicas en la comarca de la Huerta, y proyectando su influencia hacia el dinámico eje del Guadalentín y hacia el sur.

- Apoyo, en Ceutí, Alguazas y las Torres de Cotillas, de la formación de un conjunto de polígonos locales de forma coordinada, relacionados con los nudos de la futura autovía, al norte de los núcleos, en zonas no regables, en la línea de las actuaciones que los ayuntamientos se están planteando.
- En la huerta de Murcia incentivar el traslado de empresas del interior de los núcleos a los polígonos declarados como prioritarios.
 - **Zona II Campo de Cartagena y Mar Menor determinaciones del sistema urbano.**
- En el Caedi de Cartagena Los Camachos a medio plazo, debería continuarse con el traslado de las industrias históricas ubicadas a la entrada del casco.
- En segunda línea del Caedi de los Camachos, mantener un nivel adecuado de oferta para Parques industriales, en relación con las demandas de suelo locales.
- Se propone continuar con el desarrollo actual de cinturones de oferta, que incluiría zonas industriales en “El Mirador” y “Torre Pacheco”, o en pedanías de Roldán y Balsicas (Torre Pacheco) y Sucina (Murcia), para industria agroalimentaria. El último cinturón se situaría en cotas por encima del Trasvasé Tajo – Segura.
- El Polígono de La Palma se perfila como un polígono receptor de industria agroalimentaria (manipulados hortofrutícolas). Se propone actuar en Pozo Estrecho en el mismo sentido y en función de la ocupación del primero.
- En La Unión es necesario resolver los problemas de los polígonos del casco, desclasificando Lo Tacón, debido al hundimiento del terreno, y el área de la Estación.
- En Fuente Alamo se debe aprovechar su papel de articulación entre el eje del Guadalentín y Cartagena, valorando para la cualificación del parque de suelo local la relación con el CAEDI e Industrialhama, en lo industrial, y con las nuevas futuras urbanizaciones turísticas del litoral y del interior.
- El nuevo territorio del Campo de Cartagena y Murcia debe desarrollarse como un espacio de calidad que integre actividades agrícolas, industriales – logísticas, turísticas, residenciales, aeroportuarias en un marco de tránsitos y relaciones muy variado, potenciación de relaciones del tejido industrial local con el nuevo Aeropuerto Regional. Equilibrio y coordinación de la oferta entre los municipios y polígonos relacionados con el eje Murcia – Aeropuerto – Cartagena.
 - **Zona III Valle del Guadalentín, determinaciones del sistema urbano.**
- Potenciar el desarrollo y ampliaciones del polígono de Saprelorca, mediante un Programa de Actuación del CAEDI, que recoja actuaciones de integración con Puerto Lumbreras y el núcleo urbano de Lorca. Se trata de mantener el buen nivel de calidad y solvencia de gestión de Saprelorca, en un espacio con buenas posibilidades de ampliación a lo largo del frente de

autovía, como gran polo principal del CAEDI.

- El polígono de Puerto Lumbreras es también una correcta actuación, a potenciar como otro núcleo o Área de Actividad del CAEDI. Junto con las instalaciones cercanas, en el frente de carretera a la entrada desde Lorca, es un área para posibles ampliaciones que pueda acoger industria terciaria y que forme un polo de implantaciones junto con el entorno de Saprelorca.
- En Puerto Lumbreras, desarrollo de una zona industrial al oeste del núcleo, incluso dentro del CAEDI, como polígono de entrada desde Andalucía.
- Articular el polígono de la Carretera de Caravaca (La Serreta) con fuerte ubicación de industria de curtidos, como una zona para asentamientos de este tipo de industria. Rehabilitar, urbanizar correctamente y delimitar por fases como una de las grandes reservas industriales del área junto al CAEDI
- Desarrollar el polígono de La Hoya (Lorca), receptor de industria agroalimentaria con su ampliación.
- El polígono de Totana, al norte de la autovía, reservando suelo en su entorno para futuras ampliaciones y mejorando la accesibilidad desde el núcleo.
- Minipolígono del Acceso Sur en el entorno de la Autovía A-7 como una zona alternativa en Totana.
- Seguir desarrollando Industrial Alhama como polígono prioritario en Alhama en el eje de la Autovía A-7, reservando suelo para actuaciones en el frente de la carretera.
- En Librilla, potenciar el polígono de Los Cabecicos Blancos como Zona Industrial. Minipolígono de carácter agroalimentario en la zona Vistabella.
- En el cruce de las carreteras C-3211 y MU-620, se dispone de una reserva estratégica para el desarrollo de un núcleo de servicios de conexión entre el Eje del Guadalentín y las zonas agrícolas de la Vega al norte de la Sierra de Almenara.
 - **Zona IV Vega Alta del Segura y Valle del Ricote, determinaciones del sistema urbano.**
- Creación de polos de dinamismo empresarial en Cieza, Abarán y Blanca.
- El polo de Cieza se vislumbra alrededor de Sierra de Ascoy, Búho II y zona del nuevo polígono. Desarrollado por fases y modularmente adecuando progresivamente la relación entre la oferta y la demanda.
- En Blanca el Polígono de San Roque se ha desarrollado convenientemente, siendo necesario reservar y controlar el suelo alrededor. La zona de la estación es un área potencial en función de la conexión con Jumilla.

- Sería conveniente recoger en la gestión de ésta a Ricote y Ojos, así como incentivar traslados de industria del casco a esta zona.
- Se propone la promoción pequeñas áreas de desarrollo local para atender las demandas endógenas de los municipios, que integren mini-áreas de pequeña industria y servicios (ASA) en los cascos urbanos para recoger demandas ligadas a los usos terciarios (talleres, exposiciones) en los Ayuntamientos donde exista demanda y espacio suficiente.
- Mantener en Archena un crecimiento controlado y limitado
 - El nuevo Plan General limita el crecimiento, y las áreas no planeadas podrían reservarse para implantaciones singulares con algún valor añadido.
 - De acuerdo con los objetivos municipales, mantener la calidad del polígono de la Capellanía en los polígonos privados.
 - **Zona V Noroeste-Mula, determinaciones del sistema urbano.**
- En el extremo noroccidental es necesario aclarar las alternativas de conexión con el entorno territorial, con el objetivo de definir las políticas y el potencial de los enclaves de Calasparra y Moratalla.
- El Polígono de Cavila (Caravaca) y la Zona Industrial de Marimingo (Bullas) realizados por Sepes son las dos ofertas de nivel adecuado de la zona. Marimingo ha tenido una escasa demanda y un desarrollo débil y el desarrollo de Cavila ha oscilado entre el rechazo del empresariado de la zona, habituado a la localización de fachada en la carretera local, y la especulación de suelo disponible. No obstante, deben de ser consolidados mediante su ampliación y fomento, como parte de los asentamientos industriales básicos de la zona, como medida de atraer las empresas al suelo equipado frente a otro tipo de alternativas.
- La oferta de suelo en Cehegín debe basarse la nueva zona industrial del Ayuntamiento en la salida a la carretera hacia Calasparra, el polígono de Agua Salada, complementado por un Parque de Acopio y Almacenamiento al norte, en la misma carretera, que ordene las demandas de suelo de primera transformación del mármol.
- El Polígono de Mula – Carretera de Yechar, actualmente en construcción, a completar modularmente, recogiendo también las demandas de Pliego.
- La existencia de múltiples focos, planteados por los ayuntamientos en un momento de demanda muy alta, hace necesario el desarrollo de las actuaciones de forma modular e integrada. También es necesario el control de la especulación del suelo bruto y de parcelas, con medidas en la gestión de polígonos para la ocupación efectiva.
- Apoyar la difusión de actividades desde el centro regional, incentivando fuertemente los traslados a los polígonos de la industria situada en los cascos de las poblaciones, e Incluir incentivos fuertes, desde la administración regional y municipal, para las empresas que se instalen en los polígonos propuestos.
- Fomento de suelo en los enclaves de Calasparra y Moratalla

- En Cehegín, madurar en la elaboración del Plan General la localización de un minipolígono alternativo al actual emplazamiento de Casa Felipe.
- En Calasparra existen fuertes intenciones municipales de desarrollo de suelo industrial, en función del incremento de demanda general, los altos precios de las zonas de servicios en la carretera, y principalmente, por las expectativas de prolongación del eje Villena – Yecla – Jumilla a través de Venta del Olivo y Calasparra hacia Andalucía. Las dinámicas de crecimiento en Moratalla están en todo caso mucho más matizadas.
- En Caravaca promover el traslado de actividades industriales a los polígonos, y la prevención de vistas del Santuario y Conjunto Histórico - Artístico. Evitar la consolidación de otros enclaves existentes.
- En Albudeite, el polígono de la autovía está bien localizado y es adecuado en tamaño a las demandas del municipio.
- La oferta en Campos del Río se complementa con el minipolígono de Los Brazos, a desarrollar por módulos pequeños.
- Pliego no tiene expectativas de demanda, y el ayuntamiento se plantea la desclasificación de suelo industrial.
 - **Zona VI Altiplano, determinaciones del sistema urbano.**
 - En la línea de los planteamientos municipales de consolidación de los actuales espacios industriales y formación de nuevos focos de calidad.
 - En Yecla se propone mantener, con carácter prioritario, el nivel de las últimas actuaciones en el área de “Las Teresas”, la Herrada y áreas de S.N.U. en el frente de carretera, formando una Zona Industrial multipolígono que estructure una oferta adecuada como Polígono del Mueble.
 - En Yecla terminar la ordenación urbanística de los sectores de suelo entre Las Teresas y el casco, ocupados ahora de forma dispersa.
 - En Yecla instrumentar mecanismos de apoyo al desplazamiento de las industrias del interior del municipio y las necesidades de ampliación a los polígonos. En este sentido, se trata de consolidar el área oriental como zona industrial, y el oeste como zona urbana de servicios locales.
 - En Jumilla desarrollar el modelo de suelo industrial propuesto por el Ayuntamiento, en las tres áreas previstas: Zona Industrial en “Los Romerales Jumillanos”, polígono mixto local en la entrada sur de la N-344, y Polígono del Mármol. El criterio de las Directrices es el desarrollo modular y la inclusión de medidas en la gestión de polígonos para la ocupación efectiva de parcelas, evitando la dispersión de actuaciones en los corredores viarios.
 - **Zona VII Comarca Oriental, determinaciones del sistema urbano.**
 - Los municipios limítrofes (Molina, Santomera, Orihuela, Redovan, pedanías de la Huerta) presentan niveles elevados de desarrollo industrial, y el estado de la consolidación de nuevos polígonos en los dos municipios introduce la posibilidad de

vincularse fuertemente a la Zona de la Huerta y Vega Media.

- En Abanilla, consolidar el Polígono El Semolilla como único polígono industrial del municipio, reforzando su escala mediante la ampliación, y mantener el buen nivel de gestión y mantenimiento.
 - **Zona VIII Litoral, determinaciones del sistema urbano.**
- En un litoral con un elevado potencial turístico, estos dos núcleos de Águilas y Mazarrón están sometidos también a tensiones de desarrollo por las actividades agrícolas.
- Se propone controlar el crecimiento indiscriminado de suelo industrial, concentrando la oferta en los dos núcleos, concentrando la oferta cualificada en los minipolígonos existentes y sus reservas de ampliación.
- En Mazarrón se debe incentivar el traslado de industrias del casco urbano a polígonos calificados como adecuados.

7.4. Justificación desde el punto de vista de las infraestructuras y el transporte.

- El nuevo modelo territorial apuesta por la recuperación parcial de los nuevos ejes y polígonos de expansión de la Vega Alta del Segura-Valle del Ricote y del Río Mula comarca Noroeste como ejes a desarrollar ligados a las nuevas infraestructuras.
- Los cambios en el territorio iniciados en los últimos años desde que se redactó el Avance de Directrices han generado un nuevo territorio que retroalimenta el proceso y las nuevas actuaciones previstas, especialmente en materia de transportes avicinan cambios en los próximos años sin los que no va a ser posible entender la Región en el futuro. Existe una nueva geografía del transporte posibilitada por las nuevas comunicaciones por autovía y autopistas que ha modificado el mapa de la Región.
- La introducción de dos nuevos proyectos de transporte: el aeropuerto regional con su posición entre los dos principales focos, así como la conexión por Alta Velocidad con el Eje Mediterráneo potenciando Cartagena y Lorca como focos regionales y el marco de liberalización del ferrocarril y especialización de la red convencional introduce a medio y largo plazo nuevas condiciones a considerar.
- Esta nueva geografía del transporte supone modificar las estrategias de localización y abrir un nuevo campo de Areas de desarrollo estratégico en el futuro. Algunas ya apuntadas en el anterior Avance de Directrices y otras consecuencia de este nuevo proceso de cambios territoriales.
- Además de las reservas de crecimiento de cada zona prioritaria, las Directrices definen como Zonas de Reserva Estratégica especiales aquéllos espacios o ámbitos territoriales de localización estratégica (por razones de accesibilidad a infraestructuras de transporte o a núcleos de población) y, por lo tanto, especialmente idóneas para la ubicación de actividades económicas, cuya preservación constituye una necesidad global de la Región. Se trata, por lo tanto, de auténticas "Áreas de Oportunidad" regionales a largo plazo.
- En estas zonas y por diversas razones, la demanda actual no está presionando el desarrollo de iniciativas a corto o medio plazo de áreas de actividad. No obstante, el riesgo de autorización de actividades que hipotequen a largo plazo la posibilidad de la promoción de áreas de interés estratégico recomienda proceder a una especial protección en estos

entornos, tratando de extremar el control y la disciplina de desarrollo de iniciativas no ordenadas, y únicamente permitiendo núcleos de actividad de uso muy evidente que puedan constituir “embriones” de la zona futura. El desarrollo de estas Reservas Estratégicas, que a su vez pueden tener diversos niveles o rangos (regionales, comarcales, etc.) ha de estar precedida del correspondiente planeamiento y ejecución de las infraestructuras de enmarque. Se recomienda que, en estos casos, se proceda a un planteamiento previo de conjunto, a desarrollar en fases a lo largo del tiempo.

- Por último, las Directrices proponen establecer Puntos de Reserva en los nudos de carreteras importantes en los que, por su buena localización y accesibilidad, se puedan crear tensiones por desarrollos incontrolados que hipotecarían futuras áreas ordenadas en los mismos ámbitos
 - **Zona I Huerta de Murcia y Vega Media del Segura, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**
- Zona estratégica central de la Región junto a la Autopista A-7, especialmente adecuada como área de actividades económicas de carácter regional a largo plazo (actividades logísticas, parques empresariales, etc.)
- Caedi de Lorquí-Serreta:
 - Mejora de la accesibilidad y el impacto del tráfico desde la Autovía.
 - Reordenación conjunta del sistema viario del complejo (con una extensión de 399 Has) y de los espacios no desarrollados, con perspectivas de desarrollo escalonado de nuevas áreas de oportunidad, áreas dotacionales y de servicios complementarios, sistemas generales infraestructurales y de espacios libres, tratamiento paisajístico, etc.
 - Reurbanización de las áreas degradadas y los ejes primarios, que dan acceso además a zonas urbanas. Mejora de servicios urbanos y de la imagen empresarial, del mantenimiento, etc.
- Caedi-Oeste:
 - Es necesario reforzar la integración del CAEDI en su entorno, con la Estación de Nonduermas y la Autovía Murcia-Cartagena (N-301) y con los núcleos de población que lo rodean, Alcantarilla, Sangonera, El Palmar.
 - Se trata de potenciar los espacios de fachada a los ejes metropolitanos como áreas para actividades terciarias, empresariales representativas, comerciales, dotacionales, etc., localizando áreas de centralidad y servicios del CAEDI en los nudos.
 - En el interior, creación de un espacio de calidad ambiental mediante la ordenación de corredores de protección y mejora ambiental, el mallado del viario a la escala del conjunto y la reserva de espacios para infraestructuras internas y territoriales.
- En los municipios del entorno oriental y noroeste, hasta ahora desconectados de los ejes de accesibilidad, se propone, con carácter estructurante, la planificación de ejes viarios alternativos a los corredores centrales de la Región, que estructuren la movilidad fuera de la red de carreteras de los núcleos y las huertas, y creen focos de concentración de nueva oferta, complementaria al parque de los CAEDIs.

- El conjunto se articularía hacia el sur con las autovías del Mediterráneo y del Río Mula, y el CAEDI del Oeste, y hacia el norte con la Zona de la Vega Alta y la entrada a la Zona del Altiplano desde la autovía Murcia – Albacete (A-30).
- En relación con la subzona de la Huerta tradicional, desarrollo del eje Yecla – San Javier y la autovía del Reguerón (E-15) como viarios de conexión con la autovía del Mediterráneo.
- En Santomera, continuar la ordenación de suelo concentrado en el entorno de Hefame y el nudo de la autovía;
- La Coroneja es un área estratégica bien localizada como entrada a Murcia y Alcantarilla desde la nueva Autovía del Río Mula (C-415) y la Autovía del Cinturón propuesta anteriormente en el Avance de Directrices y que se mantienen en las Directrices y Plan de ordenación.
- El Aeropuerto es una gran operación como área estratégica en la que reservar suelos, en la delimitación actual o en el entorno, para actividades económicas y logísticas.
- En general, todo el eje de la nueva autovía Murcia – Albacete (A-30) debe contar con reservas de futuro por las nuevas dinámicas que este provocará, y en especial el Área Metropolitana de Murcia
- Punto importante de futuro por la localización respecto a la autopista A-7, el Eje Yecla-San Javier, importante para dirigir tendencias hacia Abanilla
 - **Zona II Campo de Cartagena y Mar Menor, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**
- En general, Los Camachos y el entorno de Cabezo Beaza, incluso los suelos en proceso de degradación son espacios que conviene reservar por su alto potencial y las adecuadas infraestructuras que los rodean.
- En el Caedi de Cartagena Los Camachos el tratamiento paisajístico del viario estructurante de este área, y fundamentalmente la fachada de la Autovía Cartagena-Alicante (A-37) en la medida que representa la “entrada” a Cartagena, ha de merecer un especial tratamiento. De la misma forma, es necesaria la intervención en la mejora y preservación de la carretera al norte y la entrada al núcleo.
- El ámbito total del Caedi de Cartagena Los Camachos, de unas 409 Has, alberga grandes posibilidades de desarrollos a medio y largo plazo, además de una oferta real a corto, y requiere un proceso de planificación y programación conjunto, incluyendo el desarrollo de infraestructuras.
- Las Directrices proponen en el CAEDI de Cartagena- Camachos la estructuración amplia de la oferta de suelo:
 - En primera línea, relacionada con los nudos de entrada desde la autovía, localización preferente de Parques de Actividades Empresariales y Dotacionales. Son áreas de calidad, diferenciadas de los actuales desarrollos de Cabezo Beaza, a integrar en las nuevas dinámicas de Cartagena y el litoral.
 - Estudiar alternativas de localización de una Zona de Actividades Logísticas de segunda línea respecto a la Dársena de Escombreras, como alternativa a la actual dársena comercial de la ciudad.

- Reestructurar los accesos desde el norte y el oeste.
- El Caedi de Escombreras es un complejo industrial - portuario de rango suprarregional, constituye una de las “fortalezas” comparativas de la Región: un área directamente conectada con las autovías de Cartagena a Murcia y Alicante, con la Dársena de Escombreras y con el CAEDI de Cartagena – Camachos.
- El Caedi de los Camachos tendría una elevada capacidad de acogida de industrias químicas de gran impacto por su entorno ambiental favorable, adecuación de oferta de suelo e infraestructuras, servicios comunes y alcance de las sinergias con las industrias de la zona.
- El área es también un área de articulación logística entre la Dársena de Escombreras, alternativa al actual puerto industrial en la zona urbana de Santa Lucía, y el CAEDI de Cartagena – Camachos como Zona de Actividades Logísticas Extraportuarias o Parques de Distribución, con actividades productivas compatibles tipológica y ambientalmente con la logística, con tipologías abiertas, para clientes múltiples o unitarios, utilizando el potencial de las instalaciones ferroviarias del puerto.
- Caedi General Electric – Parque Tecnológico de Fuente Alamo
- Las actuales sinergias exteriores de la General Electric se proyectan fundamentalmente hacia el Puerto, y secundariamente hacia las áreas de oferta complementaria situadas en su proximidad. No se cree necesario, en consecuencia, la planificación de oferta complementaria específica para G.E.P. en las inmediaciones directas del Parque Industrial, habida cuenta además del valor agrícola de los suelos de entorno.
- El Caedi de General Electric se propone el estudio, dentro de las alternativas a la autovía Alhama – Fuente Alamo, de un trazado que potencie el CAEDI como pieza territorial.
- Estructurar una malla de oferta de zonas industriales y de servicios en la zona del trasvase, el Campo de Cartagena y el Mar Menor, que permita localizar los nuevos desarrollos en relación con los ejes de accesibilidad.
- En La Ribera es preciso circunscribir los desarrollos de áreas urbanas de servicios (ASA) a la banda de suelo comprendida entre la variante de la N-332 y el antiguo trazado, sin plantear zonas de ubicación industrial al sur de la antigua carretera N-332 en San Pedro, San Javier y Los Alcázares.
- En la zona del trasvase no es recomendable desarrollar zonas industriales al Oeste de la N-301.
- En la Unión, desarrollar en corto plazo un polígono local en Lo Bolarín, bien integrado con el corredor de acceso a Cartagena.
- En Fuente Alamo se deben estructurar polígonos locales en función de la futura autovía Alhama – Fuente Alamo, rompiendo las dinámicas de asentamiento disperso en los frentes de carretera.
- En el entorno de Cartagena las actuaciones propuestas previamente deben por tanto coordinarse con objetivos territoriales,

superando el marco local a medio plazo, y con el fin de estructurar el Eje Murcia-Cartagena y la relación con el futuro Aeropuerto de la Región, establecer las actuaciones en los nodos propuestas y reservar suelo en el entorno, para la vinculación, a través la malla de carreteras, de Cartagena y el Mar Menor con el centro regional. A fin de articular el eje Cartagena – Murcia parece conveniente prever zonas industriales en:

- Carretera de Miranda entre N-301 y Autovía a Murcia (conexión con General Electric).
 - Cruces de Roldán y El Jimenado.
 - Cruce de la autovía Murcia – Cartagena con la Autovía San Javier –Murcia.
 - En general, habría que establecer reservas en los nudos principales de carreteras para evitar crecimientos incontrolados.
- **Zona III Valle del Guadalentín, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**
- Definir y reservar, con carácter estratégico, una amplia área en el entorno de la A-7 entre Lorca y Puerto Lumbreras, como Complejo de Actividades Económicas Dotacionales e Industriales (CAEDI), en el que vayan desarrollándose Áreas o Parques de Actividad muy vinculados al nodo de distribución de carreteras, en torno a tres áreas.
 - En la estación de Puerto Lumbreras, estudiar la posible localización de una zona de carga ferroviaria, relacionada con el CAEDI y la agricultura.
 - El planeamiento, dispone varias reservas mixtas en Lorca de usos mixto residencial y de actividades económicas en la zona de Purías, así como una posible estación de graneles en la línea ferroviaria Murcia Andalucía.
 - Ordenar mediante normativas adecuadas y delimitación de unidades de actuación en las zonas semiconsolidadas los frentes de carretera, travesías y autovía:
 - En Totana, a ambos lados del núcleo, todo el frente de la antigua carretera nacional.
 - En Alhama, de forma coordinada con la recuperación de pasillo ferroviario, la nueva estación y la concentración en polígonos.
 - En Librilla, limitando el impacto de un corredor lineal sobre la autovía y el entorno
 - En Puerto Lumbreras, en la zona urbana de entrada desde el CAEDI, y limitando la formación de un corredor lineal en la carretera de la estación.
- **Zona IV Vega Alta del Segura y Valle del Ricote, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**
- Cieza podría además desarrollar una mini-área en la salida de la antigua carretera a Murcia para talleres, servicios, etc.
 - La Zona Industrial de Abarán se situaría entre la carretera antigua N-301 y la autovía Murcia – Madrid con desarrollos posteriores a ambos lados de la autovía y posibilidad de crecer hacia la Estación de Blanca.
 - Mejorar la situación de la red de carreteras, como medida de integración en el corredor de la autovía.

- **Zona V Noroeste-Mula, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**

- Las principales opciones estratégicas de esta Zona son, propiciar la difusión de actividades y dinámicas desde Murcia, aprovechando la accesibilidad que proporciona la Autovía Murcia – Caravaca, y la definición del corredor norte Valencia – Murcia – Andalucía.
- La autovía está suponiendo la polarización de oportunidades a partir de la capital regional, apoyadas en el nuevo trazado, en las variantes y en los puntos de accesibilidad privilegiada (accesos, vías de servicio, etc.), rompiendo con la dispersión de actuaciones en el territorio, y unificando en el nuevo corredor la localización de suelo.
- Estructuración del Eje mediante una serie de áreas y zonas industriales concentradas, muy vinculadas a la autovía, con incentivos y ayudas especiales a la difusión de actividades desde el centro regional
- Potenciar los polígonos existentes y las nuevas propuestas municipales en los nudos de la autovía, con un carácter entre la Zona Industrial y el polígono local, en función de la evolución de las demandas.
- El nudo de la autovía en Campos del Río, puede convertirse en un foco industrial importante, muy relacionado con las dinámicas del entorno de Alcantarilla y el oeste de Murcia, con un nivel de equipamiento y servicios a la autovía adecuado.
- Programar la mejora de conexiones con Venta del Olivo, dentro de una estrategia común de desarrollo con Cieza y Jumilla.
- Mejorar el frente de carretera en Calasparra, la urbanización, servicios y dotaciones, y diversificar la tipología de oferta.
- Los suelos vacantes de los Prados y el Búho son zonas a considerar según evolucionen las tendencias a largo plazo que está produciendo el funcionamiento de la autovía Murcia - Albacete - Madrid.
- En el cruce de la nueva autovía de conexión a Jumilla, reserva estratégica de Cieza Venta del Olivo, a la entrada de la Región al eje Yecla – Jumilla - Calasparra, estructurar las dinámicas, compatibles con la preservación del entorno.

- **Zona VI Altiplano, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**

- En Yecla se propone la ordenación conjunta de viario y mejora ambiental: conseguir dos nuevas fachadas de borde con sendos viales cerrando un anillo desde y hasta la Ctra de Villena.
- A largo plazo, la definición del nuevo acceso del Altiplano a Murcia a través de la N-344 por Blanca va a definir la posición de una parte importante de los suelos industriales en los dos municipios y decantar el desarrollo de los mismos en función de sus mejores comunicaciones.
- La estructura actual del suelo industrial de los dos municipios está basada en la relación con los frentes de la carretera N-344. El trazado de la autovía se producirá probablemente fuera de este ámbito, perdiendo las localizaciones actuales, y el suelo planeado para su ampliación por las revisiones de planes generales, el carácter de fachada empresarial.

- En Yecla, delimitar reservas en la probable zona de entrada, desde la carretera C-3223, como área de nuevas tensiones, dinamizando también el eje Abanilla – Santomera - San Javier.
- En Jumilla, reservar de forma amplia suelo en la entrada desde la N-344.
- Mantener a su vez la tensión de conexión hacia el oeste de la Región (Vega Alta, Calasparra, Hellín y Albacete), a través de Venta del Olivo.
- La mejora de la carretera y la reserva estratégica de Venta del Olivo en el cruce de la Autovía Murcia-Albacete y la C-3314), podrían mantener el “acercamiento” industrial y funcional de Jumilla a la autovía Murcia - Cieza, hoy excesivamente alejada.
- En función del trazado, reservas de suelo en el entorno de los nuevos nudos y viarios de acceso a los municipios
 - **Zona VII Comarca Oriental, determinaciones de las infraestructuras y el transporte.**
- Las mejoras de las infraestructuras viarias, con la adecuación de las carreteras comarcales 3223 y la conexión Abanilla – Autovía A-7, va a permitir acercar estos municipios a Murcia, Santomera, Molina con intensa actividad industrial.
 - **Zona VIII Litoral**
- En ambos municipios existe un alto potencial de Desarrollo Turístico, si se ejecutan infraestructuras adecuadas.
- La Autovía Cartagena-Vera (MU332) entre Cartagena y Águilas podría inducir tensiones de desarrollo de servicios que convendría controlar.
- Las carreteras que en ambos núcleos soportan los desarrollos de áreas industriales y de servicios son las siguientes: Águilas: nueva circunvalación/ Mazarrón: N-332 y C-3315.

7.5. Justificación desde el punto de vista de las dotaciones equipamientos y servicios.

Creación de Polígonos de actividades y servicios en las vías de comunicación entre Murcia y Cartagena.

Integración en los diversos espacios industriales, de dotaciones, de servicios e infraestructuras productivas.

- El modelo propuesto apuesta por una nueva oferta de áreas industriales y de servicios (polígonos medios y Minipoligonos en malla) en las zonas de máxima tensión: la Huerta y la zona del Trásvase.
 - **Zona I Huerta de Murcia y Vega Media del Segura, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**
- Los CAEDIs Oeste y Campus -Cabezo Cortao deben contar con reservas que puedan dotarles de usos estructurantes dotacionales de calidad.
- El Caedi Campus de Cabezo Cortao con planificación coordinada con el CAEDI de Serreta - Lorquí, es un complejo multifuncional, en el centro de gravedad de la Región, con una importante componente dotacional y de actividades económicas de calidad, complementario de Molina como centro del norte del área metropolitana.

- Caedi de Cabezo Cortao: Ordenación con criterio conjunto de una zona de actividades económicas terciarias alrededor del Campus de Espinardo, como oferta cualificada regional, inicialmente con un carácter multifuncional (terciario, industria avanzada y almacenamiento de calidad).
- Caedi-Oeste:
 - Se trata de potenciar los espacios de fachada a los ejes metropolitanos como áreas para actividades terciarias, empresariales representativas, comerciales, dotacionales, etc., localizando áreas de centralidad y servicios del CAEDI en los nudos.
- El papel de los polígonos está entre la dotación de suelo para las actividades del municipio y el fomento de un conjunto de polígonos, cercanos al nivel funcional y las dimensiones de una Zona Industrial, que consolide el parque de suelo industrial de la Vega Media, alternativos a las localizaciones tradicionales.
- En Alcantarilla, y en relación con estas estructuras, secundar las iniciativas del Ayuntamiento para la formación de una Zona Industrial mixta, con componentes terciarios y comerciales en el entorno del nudo de autovías.
- En Santomera, ordenación y urbanización del polígono local y creación de suelo de servicios a la huerta y en la variante.
 - **Zona II Campo de Cartagena y Mar Menor, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**
- El conjunto de planes parciales y actuaciones de Cabezo Beaza ha sido uno de los polígonos de mayor y más rápido desarrollo en la Región en los últimos años. En avanzado estado de desarrollo, el objetivo de su incorporación al CAEDI es la consolidación como polo para la empresa local, multifuncional y de servicios, formando un Parque de Actividades Económicas unitario.
- Las actuaciones a desarrollar en el Cabezo Beaza están destinadas a la integración de la gestión, mantenimiento, mejora de servicios y dotaciones para las empresas y en relación con la zona urbana de Cartagena.
- En el Caedi de Cartagena-Los Camachos se establecen reservas de suelo en la zona norte para actividades singulares de bajo impacto, grandes empresas o dotaciones.
- El Caedi de General Electric se propone la formación de un núcleo terciario y de servicios.
- Estructurar una malla de oferta de zonas industriales y de servicios en la zona del trasvase, el Campo de Cartagena y el Mar Menor.
- En La Ribera se propugna en definitiva el desarrollo de los polígonos actuales como espacios de industria compatible, y consolidar a partir de ellos el eje de carretera como espacio urbano regenerado, de servicios y actividades económicas - dotacionales para los núcleos turísticos. Cubrirían las necesidades básicas (talleres, exposiciones, pequeñas empresas, etc. en los polígonos, actividades comerciales en el frente de carretera), siendo compatibles con el entorno, sin llegar a

desarrollar barreras visuales y funcionales incompatibles con la deseable calidad del conjunto.

- En la Comarca de Cartagena, en el Algar, se propone un sistema análogo de área de servicios y actividades económicas (ASA), de forma puntual y relacionados con la autovía. Esto llevaría a situar la industria a una cierta distancia del Mar Menor.
- Se propone en la zona del Trasvase como punto estratégico, desarrollar un polígono de autovía en El Jimenado de Torre Pacheco, relacionado con el nudo y de fácil implantación, ordenando instalaciones existentes, destinado a logística, mediana empresa, servicios, etc. Con criterios similares, un polígono en San Pedro del Pinatar.
- En el entorno de Cartagena las actuaciones propuestas previamente deben por tanto coordinarse con objetivos territoriales, superando el marco local.
- A corto plazo, completar la articulación de Cartagena con las dinámicas endógenas del Mar Menor y del Campo de Cartagena, de servicios turísticos y actividades hortofrutícolas. Fundamentalmente, acercando la oferta de Cartagena a La Ribera, a través de la nueva actuación en Los Camachos - Los Beatos, y disponiendo de una oferta global de servicios de escala y atractivo para desempeñar eficazmente la función de cabecera comarcal.
 - **Zona III Valle del Guadalentín, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**
- Dentro de esa área conviene reservar el área en el entorno del Hospital Comarcal como espacio dotacional del futuro CAEDI.
- Definir en Puerto Lumbreras áreas de servicio a la Autovía y posiblemente implementar un Centro Logístico de segundo orden en la bifurcación de carreteras a Andalucía. El área de la antigua carretera nacional se integrará en el CAEDI, dentro del Programa, como área de rehabilitación y reordenación, compatibilizando actividades, especializada en servicios urbanos.
- Ampliación de la zona de Los Peñones desde la antigua CN-340 a la autovía A-340, regularizando las instalaciones actuales en S.N.U., creando nuevas áreas apoyadas en los dos ejes: industria local ASA y Complejo Dotacional del CAEDI, zona deportiva/recreativa-residencial de apoyo al Hospital Comarcal. Se analizarán las ventanas visuales y compatibilidad de usos con las áreas dotacionales.
 - **Zona IV Vega Alta del Segura y Valle de Ricote, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**
- Cieza podría además desarrollar una mini-área en la salida de la antigua carretera a Murcia para talleres, servicios, etc.
- En el Eje secundario de la Vega Baja de Ricote, se propone la promoción pequeñas áreas de desarrollo local para atender las demandas endógenas de los municipios. Mini-áreas de pequeña industria y servicios (ASA) en los cascos urbanos para recoger demandas ligadas a los usos terciarios (talleres, exposiciones) en aquellos Ayuntamientos.
- En el Valle de Ricote, dotaciones locales de suelo, a ubicar por los ayuntamientos

- **Zona V Noroeste-Mula, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**

- Sumar la demanda de servicios atraídos por la carretera a la de los sectores endógenos vinculados a las materias primas, con Caravaca - Cehegín como polo más lejano para generar una tensión a lo largo de todo el Eje. Se proponen las siguientes actuaciones concentradas en dicho Eje:
- Dotar a los municipios de pequeñas zonas industriales para servicios y terciarios (talleres, exposición, etc.).
- En Caravaca, promover actuaciones de adecentamiento del eje urbano de entrada como zona de servicios y comercial,
- Se debe estructurar las nuevas dinámicas de conexión transversal además de las propuestas en el norte de la Zona, se trata de complementar, mediante la mejora de carreteras y focos de servicios, las dinámicas de relación con los ejes del Guadalentín, hacia el litoral y Andalucía, y la relación con el futuro Eje de la Vega Media, entre Campos del Río y Las Torres de Cotillas.

- **Zona VI Altiplano, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**

- Fomentar en Yecla un espacio atractivo para incrementar la dinámica de intercambios de bienes y servicios con Alicante, potenciando una imagen de marca (Espacio del Mueble)
- Desarrollar en Yecla como área de crecimiento terciario y de actividades económicas cualificado, el área entre la actual variante y la carretera C-3223 como tercer foco de oferta de suelo en torno al núcleo, posible entrada desde la autovía y cabecera del eje entre Yecla y San Javier.
- En Yecla se consolidará todo el área industrial al oeste, en el frente de la carretera de Jumilla, como polígono local de servicios. No existe prácticamente oferta de suelo, pero se mejorará su nivel actual con planes de reurbanización, dotación de servicios, etc.
- En Jumilla desarrollar una zona Industrial multipolígono en el área norte de la N-344, con base en el Polígono "Los Romerales Jumillanos" y el suelo calificado para su ampliación, de forma acorde a la demanda existente, con dotación de servicios, completando la ordenación posterior de toda la zona (polígonos "El Romeral" y "La Alquería")
- En Jumilla la entrada sur se considerará una zona mixta, empresarial, de servicios en segunda línea, complementando la urbanización y dotación de servicios, como zona de actividades económicas urbanas ligada a la entrada al casco y la extensión residencial al suroeste.

- **Zona VII Comarca Oriental, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**

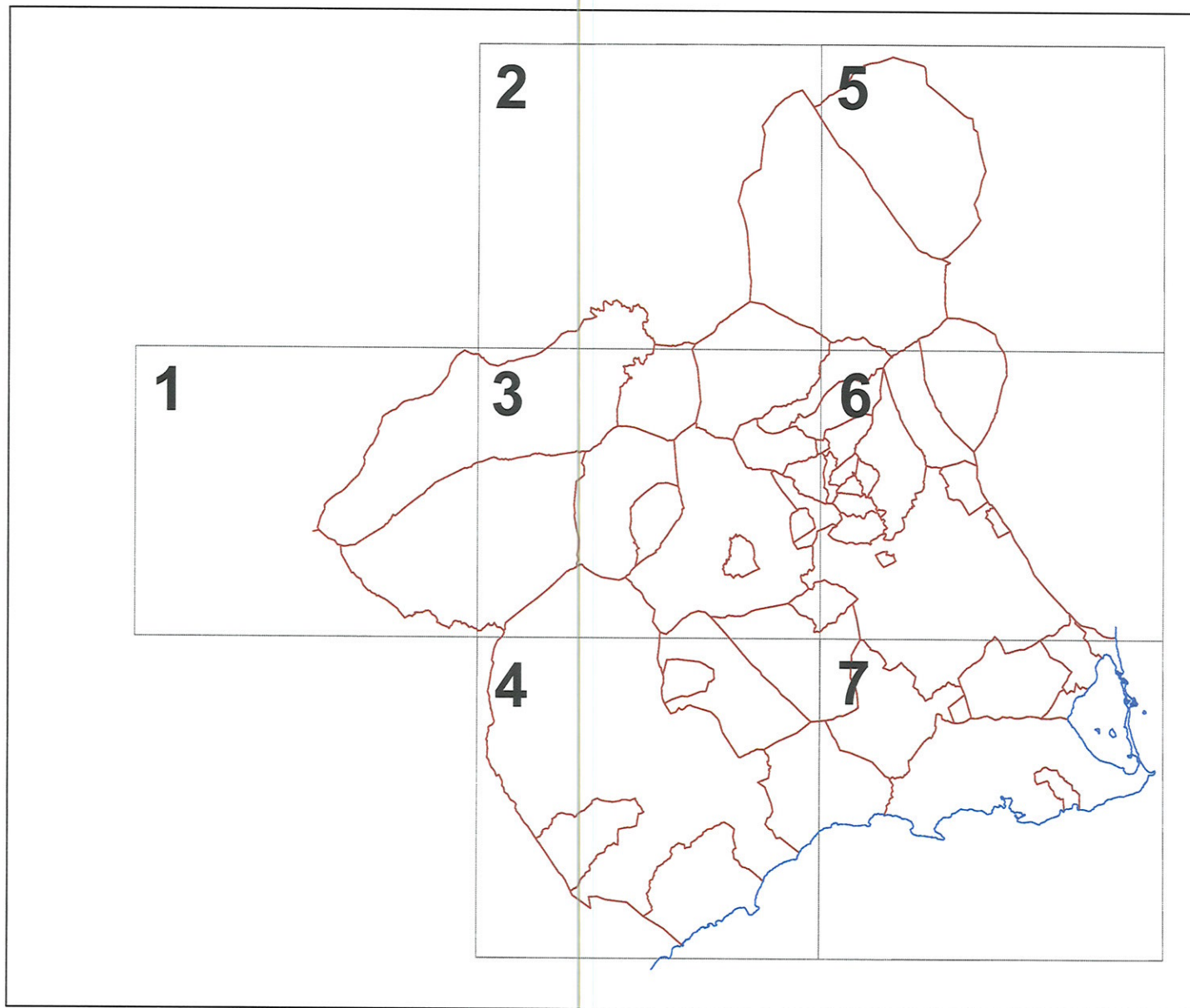
- En Fortuna, concentrar las actuaciones de suelo en el entorno entre la circunvalación y la carretera de Molina (zona plana, bien comunicada con la A-7, con Molina y con posibilidades de ampliar modularmente), en un solo polígono, y ordenar los frentes de carretera.
- Ordenar las implantaciones de forma concentrada, cuidando la relación con los frentes de carretera, reservando si es

necesario sistemas generales en sus frentes, como zonas de protección, mejora ambiental y áreas de ampliación de viales.

- **Zona VIII Litoral, determinaciones de dotaciones, equipamientos y servicios.**

- En Águilas completar el desarrollo de Las Majadas como polígono multifuncional - industria local y de servicios- para adaptarse a la demanda, localizando en él las centrales hortofrutícolas.
- En Águilas desarrollar el área industrial próxima al puerto como zona de servicios ligados a la actividad portuaria y a la estación de Renfe.
- En Mazarrón desarrollar dos áreas diferenciadas. En el núcleo, en la circunvalación y sobre suelos ya clasificados, un área de servicios urbanos y turísticos, de calidad adecuada a este fin y relacionada con el acceso al puerto.
- En segundo lugar, un posible polígono local al norte de la nueva autovía, relacionado con el nudo de acceso, como área de localización de empresas locales y de servicios de carretera.

ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGION DE MURCIA



DISTRIBUCIÓN DE MAPAS

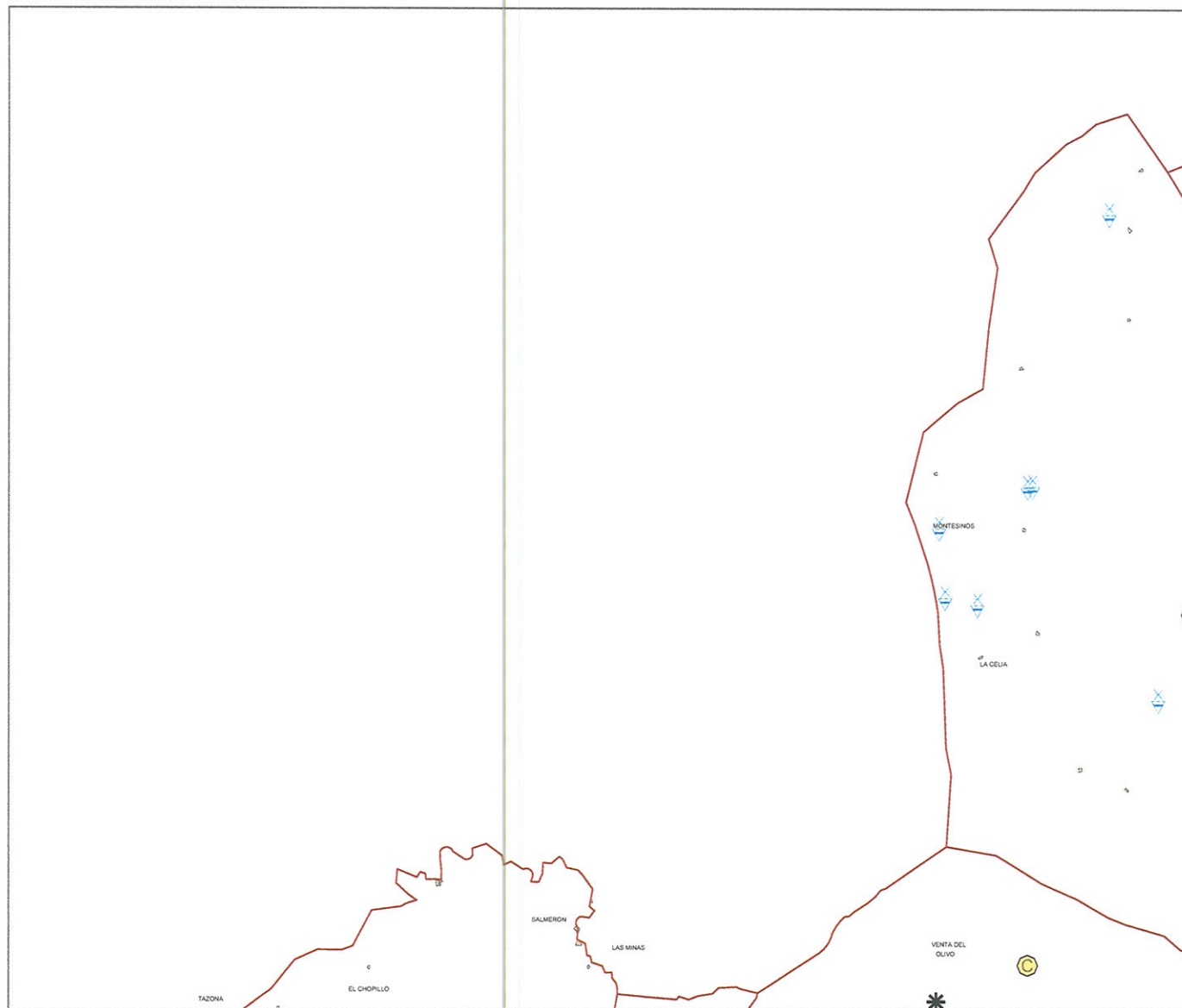
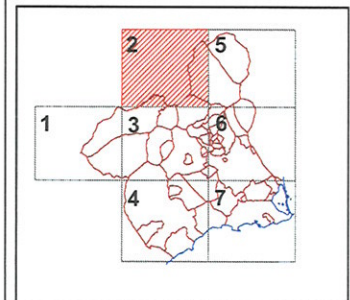
ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGIÓN DE MURCIA



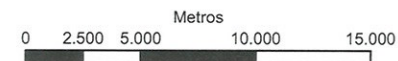
- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS



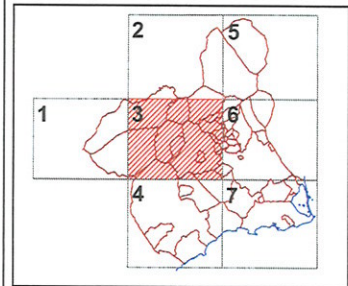
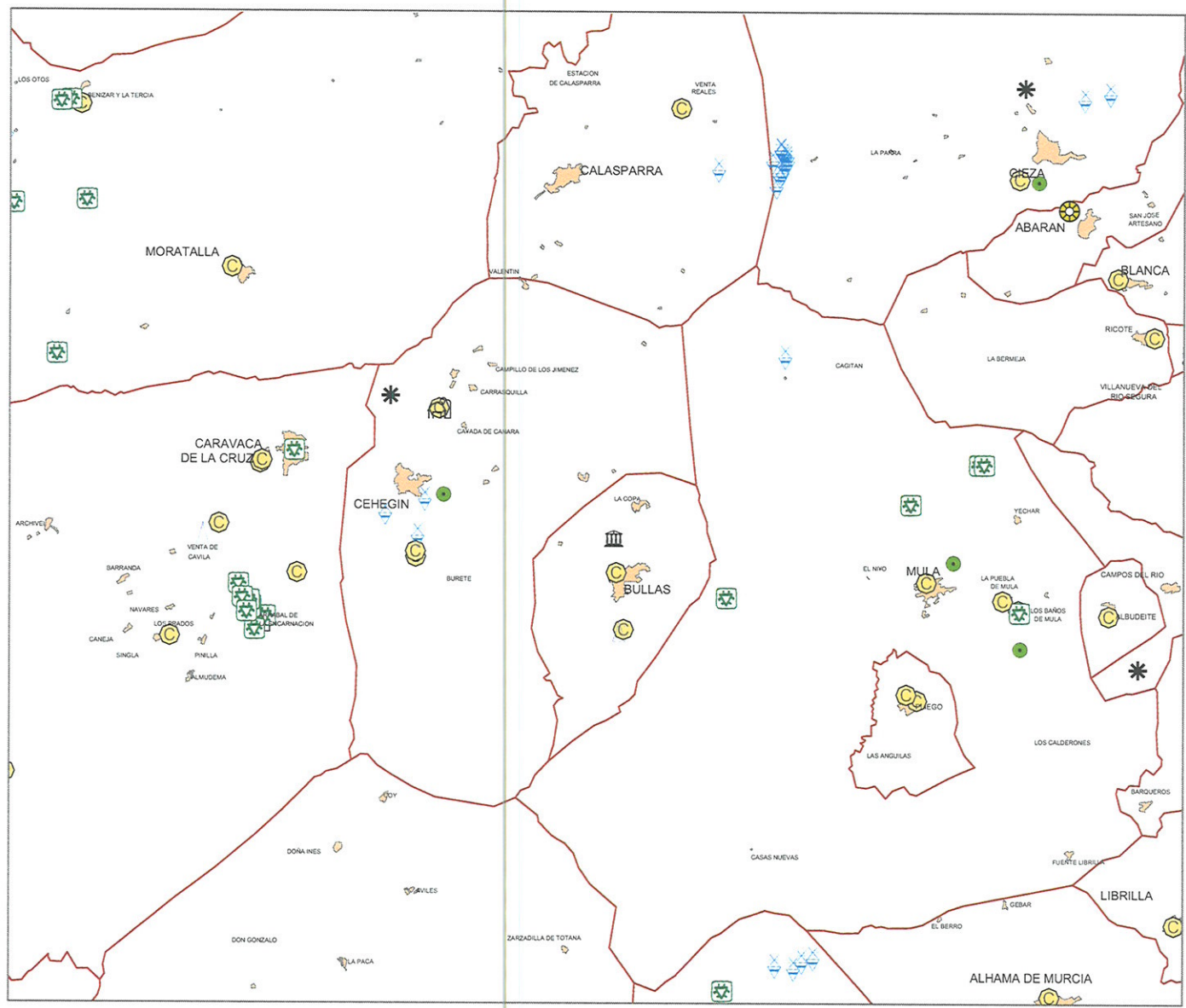
ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGIÓN DE MURCIA



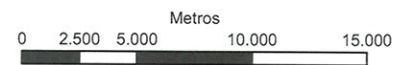
- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS



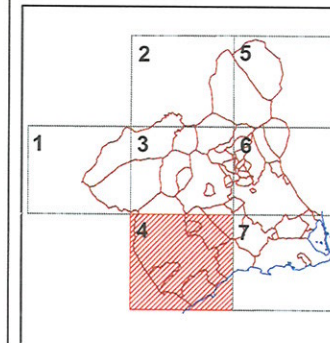
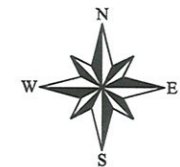
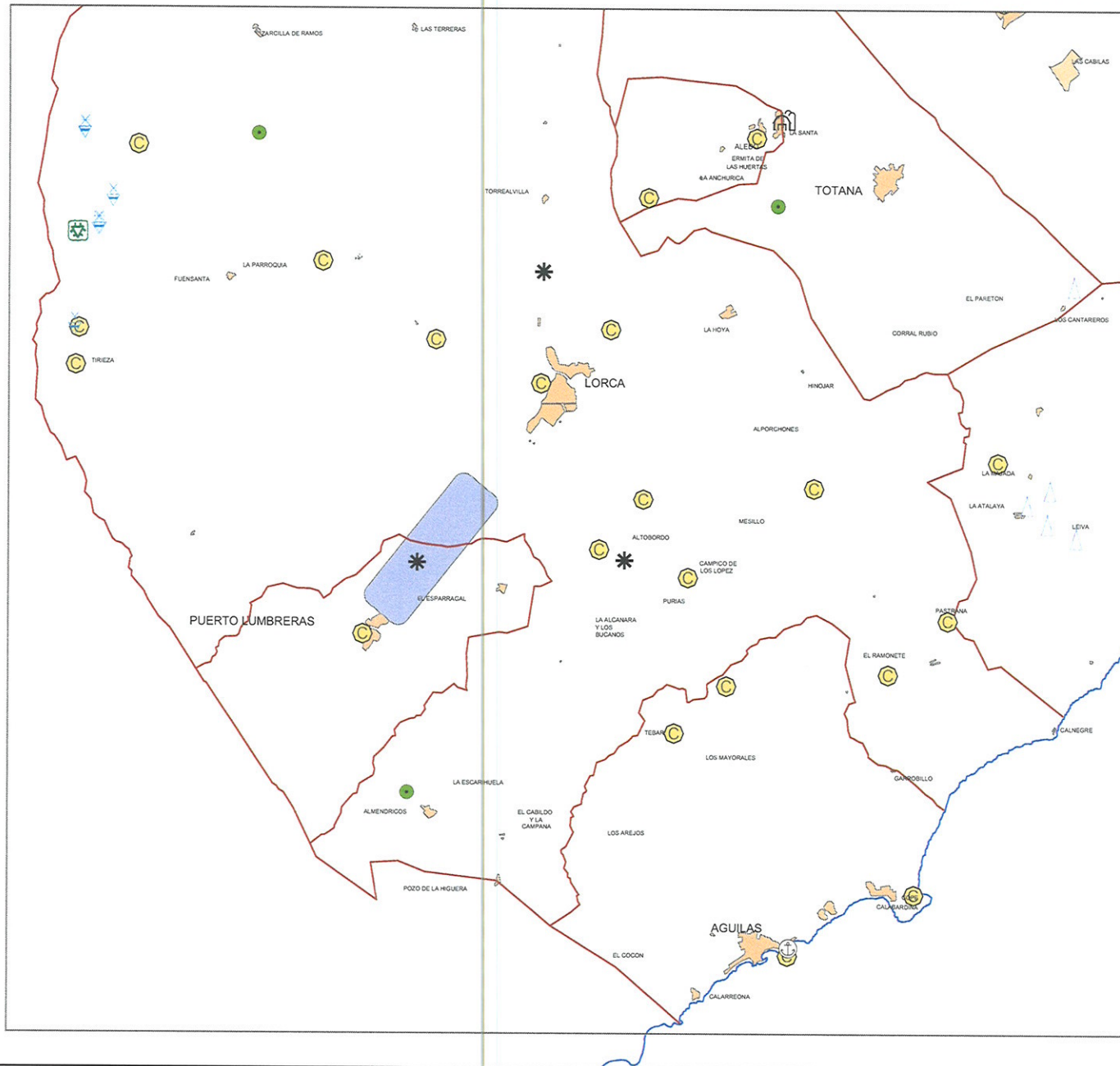
ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H DE LA REGIÓN DE MURCIA



- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS

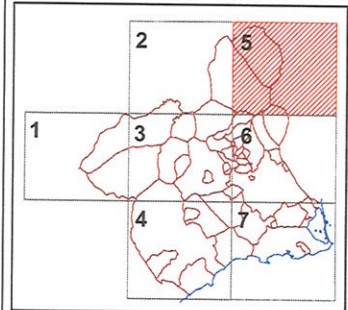
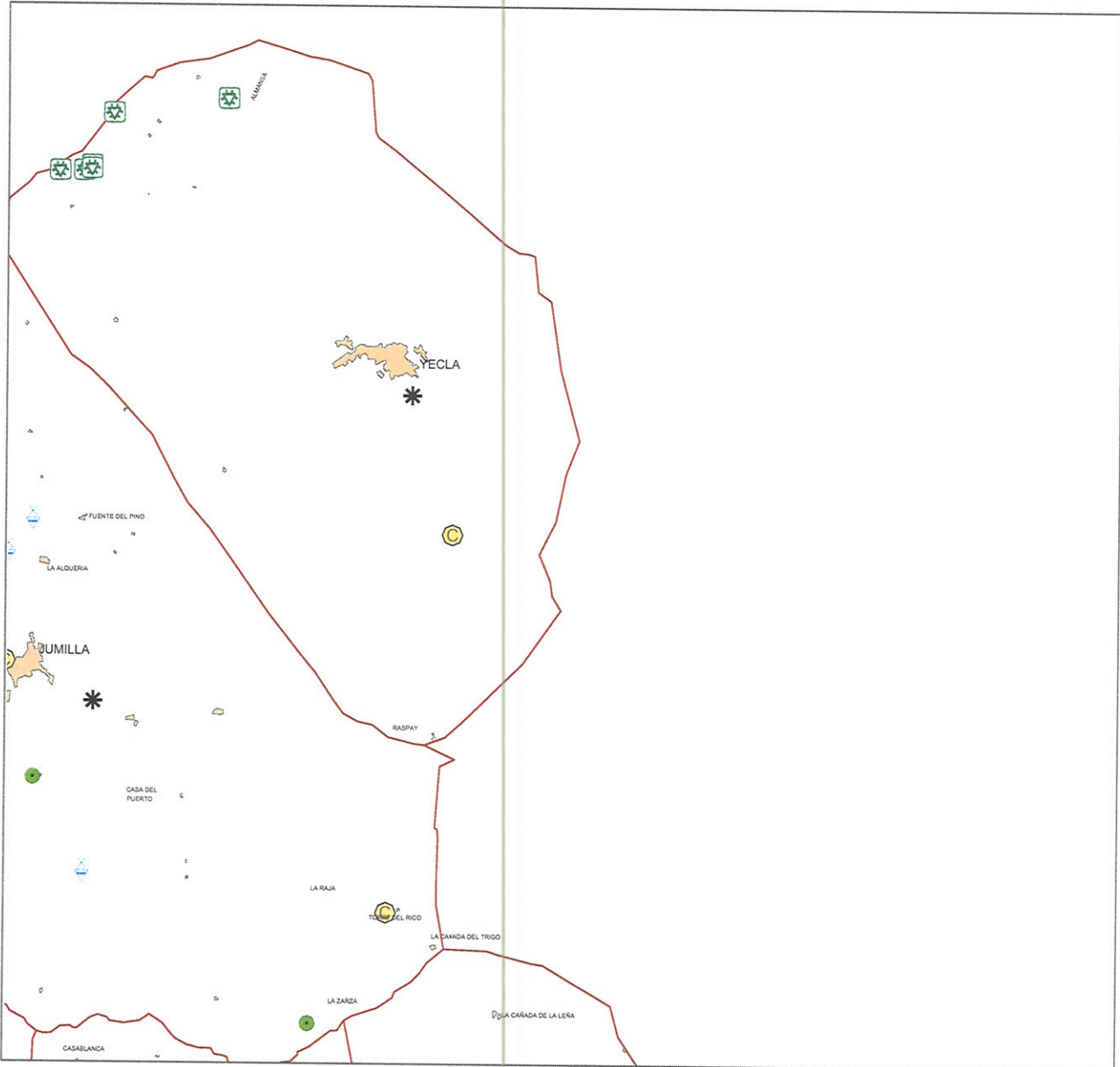


ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGIÓN DE MURCIA



- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS

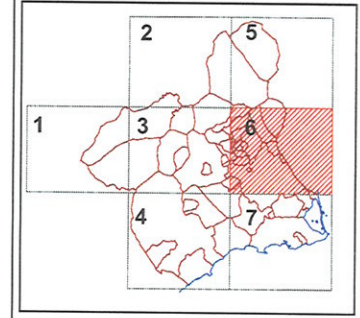
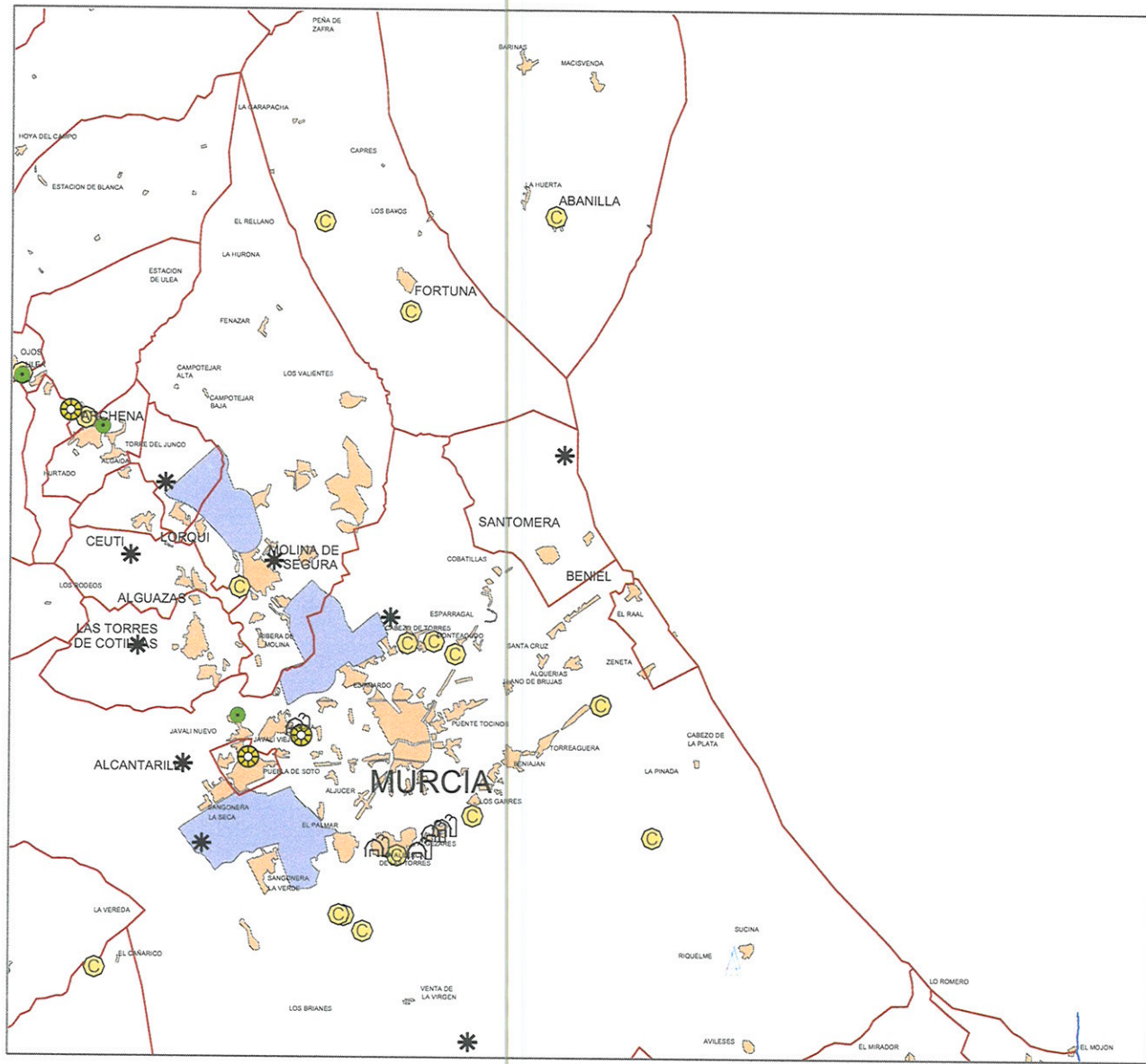
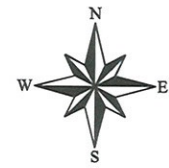
ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGIÓN DE MURCIA



- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS



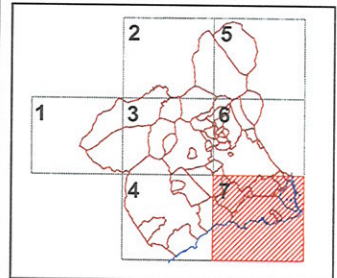
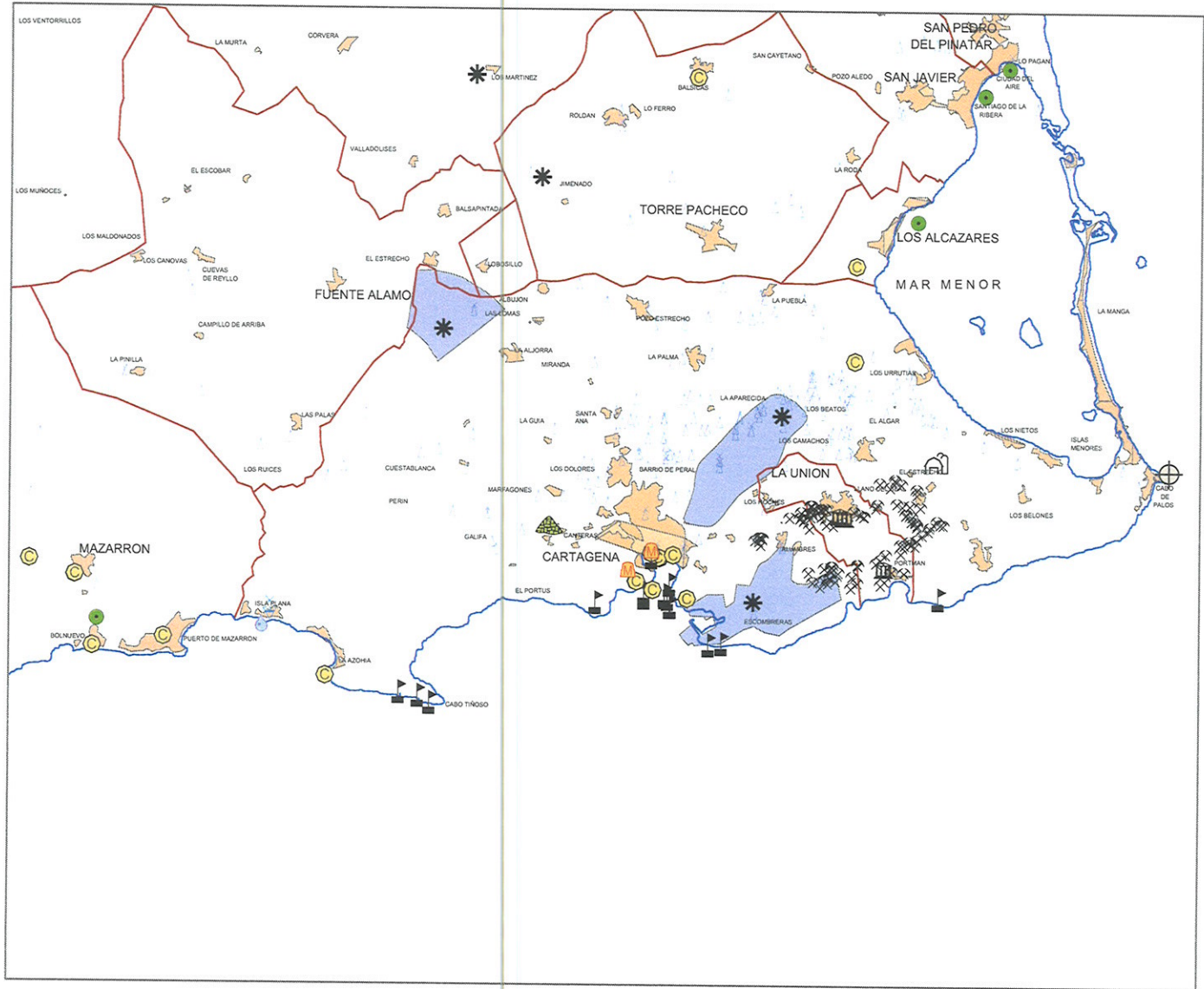
ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGIÓN DE MURCIA



- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS



ANÁLISIS DE IMPACTO DE LAS D.P.S.I. EN EL PATRIMONIO H.H. DE LA REGIÓN DE MURCIA



- ARTE RUPESTRE
- BATERIAS
- BAÑOS TERMALES
- CANTERAS
- CASTILLO
- ELEMENTO PAISAJE MINERO
- EMBARCADERO
- FARO
- IGLESIA MONASTERIO
- MOLINO
- MURALLAS
- NORIAS
- PALACETE
- POZO DE NIEVE
- YACIMIENTOS
- RESERVA ESTRATÉGICA
- CAEDI
- NUCLEOS URBANOS

