



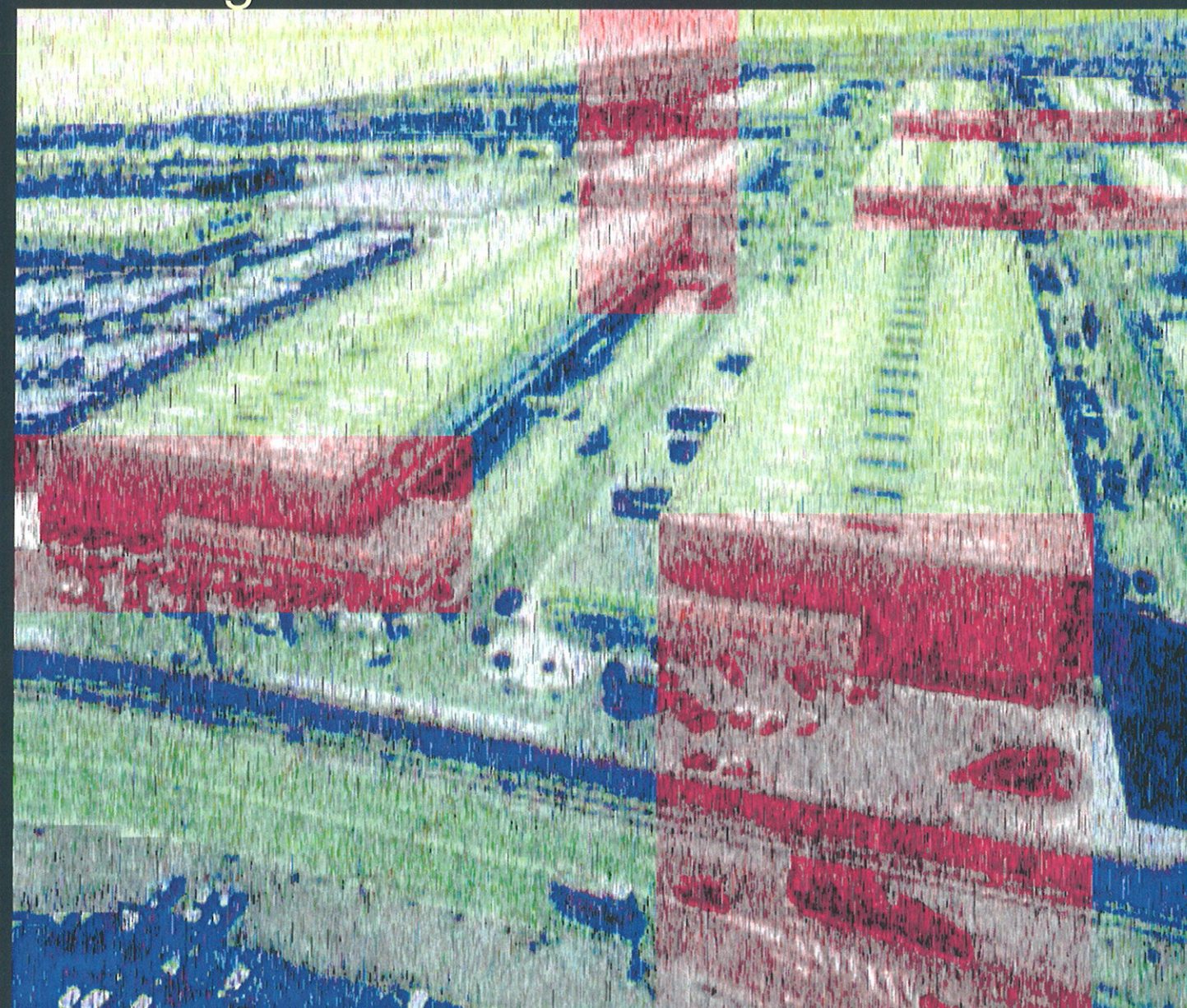
Región de Murcia

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

Tomo I : Análisis Territorial

Febrero 2006

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



El presente documento, denominado "Tomo I: Análisis Territorial", aprobado inicialmente por el Excmo. Sr. Consejero de Turismo y Ordenación del Territorio en fecha 24/06/2003, y emitido el Dictamen 136/2005 por parte del Consejo Jurídico de la Región de Murcia esta integrado por 100 páginas, debidamente foliadas y selladas.

Diligenciado en fecha, 21/03/2006
Subdirector Gral. de Ord. Territorio y Costas

Fdo.: Víctor Manuel Sánchez Rivas



PRIMERA PARTE: ANÁLISIS TERRITORIAL

JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DEL SECTOR DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL

ORIENTACIONES DE LAS DIRECTRICES Y EL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

CAPITULO 1. ANÁLISIS DEL SISTEMA TERRITORIAL SOPORTE DE LA ACTIVIDAD

- 1.1. MURCIA EN EL SISTEMA EUROPEO DE CIUDADES
- 1.2. EL MARCO TERRITORIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA
- 1.3. EL MARCO MEDIOAMBIENTAL
- 1.4. LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES: ESTADO ACTUAL Y PREVISIONES

CAPITULO 2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL

- 2.1. ANÁLISIS DEL TEJIDO PRODUCTIVO DE LA REGIÓN
- 2.2. EL ESPACIO INDUSTRIAL REGIONAL: SITUACIÓN ACTUAL
- 2.3. ANALISIS DE LAS POLÍTICAS INSTITUCIONALES EN RELACIÓN A LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EL SUELO INDUSTRIAL

SEGUNDA PARTE: DIAGNÓSTICO Y DIRECTRICES

CAPITULO 3. DIAGNÓSTICO GENERAL DEL SUELO PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DE LA REGIÓN DE MURCIA

- 3.1. DINÁMICAS DE GENERACIÓN Y OCUPACIÓN DEL ESPACIO O TERRITORIO INDUSTRIAL: EL PROCESO DE GENERACIÓN DE SUELO INDUSTRIAL EN LA REGIÓN DE MURCIA
- 3.2. EL MODELO DE ESPACIO INDUSTRIAL REGIONAL: FORTALEZAS Y DEBILIDADES
- 3.3. BALANCE DE LA OFERTA DE SUELO INDUSTRIAL: OFERTA EXPLÍCITA Y REALIDAD LATENTE
- 3.4. LOS RETOS DEL ENTORNO COMPETITIVO: OPORTUNIDADES Y AMENAZAS
- 3.5. RESUMEN DEL DIAGNÓSTICO DEL ACTUAL MODELO DE ESPACIO INDUSTRIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA (ANÁLISIS D.A.F.O.)

CAPITULO 4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN E INTERVENCIÓN

- 4.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN E INTERVENCIÓN (PLANTEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES)
- 4.2. LOS CRITERIOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES

CAPITULO 5. JUSTIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE DIRECTRICES

- 5.1. POLÍTICAS GENERALES DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE SUELO INDUSTRIAL
- 5.2. POLÍTICAS DE RECUALIFICACIÓN FUNCIONAL DEL ESPACIO INDUSTRIAL
- 5.3. POLÍTICAS DE RECUALIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ESPACIO INDUSTRIAL DE LA REGIÓN
- 5.4. POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN PÚBLICA
- 5.5. POLÍTICAS DE ORDENACIÓN DE LA OFERTA: TIPOLOGÍA DE ESPACIOS INDUSTRIALES Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE LA REGIÓN DE MURCIA
- 5.6. TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y ECONÓMICA EN RAZÓN DE SU FUNCIÓN JERÁRQUICA TERRITORIAL
- 5.7. TIPOLOGÍA DE ESPACIOS Y ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y ECONÓMICAS EN RAZÓN DE SUS USOS Y ACTIVIDADES DOMINANTES: ÁREAS ESPECIALIZADAS

CAPITULO 6. ESQUEMA DEL MODELO TERRITORIAL DE SUELO INDUSTRIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA Y ESTRATEGIAS DEL ESPACIO INDUSTRIAL REGIONAL POR ÁREAS FUNCIONALES

- 6.1. PROPUESTAS ESTRATÉGICAS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL ESPACIO INDUSTRIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA
- 6.2. SISTEMAS TERRITORIALES DE ESPACIOS INDUSTRIALES: LAS ZONAS Y SUBZONAS DE DESARROLLO Y DIFUSIÓN INDUSTRIAL (EJES Y FOCOS)

ESTRATEGIAS DEL ESPACIO INDUSTRIAL REGIONAL POR ÁREAS FUNCIONALES

- 6.3. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA I: LA HUERTA DE MURCIA- VEGA MEDIA DEL SEGURA
- 6.4. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA II: CAMPO DE CARTAGENA- MAR MENOR
- 6.5. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA III: VALLE DEL GUADALENTÍN
- 6.6. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA IV: VEGA ALTA DEL SEGURA - VALLE DEL RICOTE
- 6.7. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA V: EJE DEL NOROESTE- MULA
- 6.8. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA VI: EJE DEL ALTIPLANO
- 6.9. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA VII: ENCLAVES DE LA COMARCA ORIENTAL
- 6.10. ESTRATEGIA DEL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA ZONA VIII: ENCLAVES DEL LITORAL
- 6.11. RESERVAS ESTRATÉGICAS DE SUELO PARA INDUSTRIA Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS

TERCERA PARTE: PLAN DE ORDENACIÓN

CAPITULO 7. DEFINICIÓN Y ACTUACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

- 7.1. DEFINICIÓN, FUNCIONES Y OBJETIVOS DEL PLAN
- 7.2. LÍNEAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
- 7.3. PROPUESTAS ESTABLECIDAS Y SU INCIDENCIA: ESTUDIO DE IMPACTO TERRITORIAL DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL
- 7.4. RESUMEN DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
- 7.5. PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN PÚBLICA PARA LA PROMOCIÓN DE SUELO INDUSTRIAL.
- 7.6. OTRAS ACTUACIONES RECOMENDADAS

CAPITULO 8. MARCO DE PROGRAMACIÓN Y GESTIÓN DEL PROCESO DE RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO INDUSTRIAL

- 8.1. DEFINICIÓN, FUNCIONES Y OBJETIVOS DEL PLAN
- 8.2. EL EQUIPO DE GESTIÓN DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
- 8.3. LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL PROCESO: LOS CONVENIOS DE ACTUACIÓN INDUSTRIAL
- 8.4. RESUMEN DE PROPUESTAS DE MODALIDADES DE GESTIÓN DE LAS NUEVAS ACTUACIONES ESTRATÉGICAS Y MUNICIPALES
- 8.5. MARCO DE AYUDAS PÚBLICAS NECESARIAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y DE LAS DIRECTRICES DE SUELO INDUSTRIAL
- 8.6. EVALUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL
- 8.7. CONSIDERACIONES FINALES SOBRE LA VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

PROPUESTAS MUNICIPALES DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL



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

Primera parte: Análisis Territorial

Justificación de la delimitación del sector de actividad industrial

• Objetivos de las Directrices.

Los objetivos que persiguen las Directrices de Ordenación de Suelo Industrial son:

- La consecución de un territorio más equilibrado y sostenible, con un modelo industrial más eficiente y competitivo en un marco de externo de competencia creciente.
- El establecimiento de las bases de una recualificación funcional y ambiental del modelo de espacio industrial regional.
- Elaboración del modelo futuro en base al consenso de las administraciones y agentes implicados
- Planificación consciente de los desarrollos posteriores del suelo industrial y orientación de la Directrices hacia la generación de nuevos instrumentos de gestión, ayudas y financiación

El fin que se persigue con estas Directrices Sectoriales es la consecución de unos espacios industriales de calidad y variedad que propicien la implantación ordenada de las actividades productivas, garantizando el desarrollo equilibrado y a largo plazo y el fortalecimiento de su posición dentro del contexto nacional y europeo.

Para ello este instrumento ha de posibilitar la implantación industrial, estableciendo los criterios generales sobre ordenación de suelo desde la racionalidad de las economías de escala, óptimo aprovechamiento de las infraestructuras generales, equilibrada distribución comarcal y sensibilidad ante los problemas medioambientales.

• Justificación de la delimitación del sector industrial.

Los documentos de Directrices y el Plan deben constituir un instrumento “marco”, **estratégico, flexible**, abierto en el tiempo a distintas fases y dinámicas de crecimiento, flexible también en el espacio que posibilite localizaciones alternativas y adaptable a diferentes escenarios presupuestarios.

En los últimos años se han producido una serie cambios en las **actividades económicas e industriales en el territorio** y sus pautas de localización que consisten en:

- Una transformación de la tradicional concentración industrial exclusiva de los principales focos industriales regionales y metropolitanos: Cataluña, Madrid, País Vasco, Valencia y Andalucía.
- Un **proceso a nivel nacional de industrialización** de las provincias tradicionalmente más débiles o tradicionalmente menos dinámicas.
- Importantes pérdidas que se produjeron durante la crisis más fuerte de los setenta y comienzos de los ochenta en las siguientes áreas:
 - **Áreas de industrialización antigua:** Cataluña, País Vasco, Cantabria y Asturias
 - **Grandes áreas metropolitanas** (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia y Sevilla)
 - **Enclaves de industria pesada y de construcción Naval** (Huelva, Puertollano, Cádiz, El Ferrol y Cartagena)
- Un proceso de industrialización que fue menor en los focos tradicionales, en beneficio de los nuevos focos a nivel nacional



- Un **proceso de difusión de actividades industriales** que supuso:
 - Un aumento del tamaño de las empresas y un crecimiento de las empresas multiplanta
 - La implantación de empresas en zonas fuera de las áreas metropolitanas debido a la iniciativa de empresas públicas o a decisiones administrativas
 - Procesos de descentralización productiva
 - Impulso a los procesos de industrialización endógena basados en iniciativas y recursos locales., que favorecen el desarrollo industrial de áreas rurales y pequeños núcleos urbanos.
- Sin embargo, sigue manteniéndose la pauta de localización de los sectores de mayor complejidad tecnológica en los principales centros urbanos y en las regiones más dinámicas. Sigue concentrándose las empresas de tecnología avanzada en unas pocas áreas del país.
- Se siguen concentrando en Barcelona y especialmente en Madrid la mayor parte de las empresas de electrónica, telecomunicaciones, biotecnología, electromedicina e informática.
- En todas estas tendencias tienen mucho que ver la adaptación que ha seguido la industria tras los dos periodos pasados de crisis a favor de los sistemas de producción flexible y de reestructuración del sistema productivo a escala nacional e internacional.

Reestructuración y política económica industrial en España

- Los procesos de cambio en la industria a partir de las crisis de finales de los setenta y primeros ochenta y de la segunda crisis de los primeros años noventa se han traducido en procesos de ajuste y de transformación a lo largo de los años noventa.
- El impacto de la crisis y la necesidad de la lucha contra el desempleo se ha traducido en estos años en el desarrollo de iniciativas destinadas a la mejorar la competitividad local, favorecer la creación de empleo y la creación de empresas locales por parte de los gobiernos regionales y locales.
- La crisis industrial ha determinado cambios en la tipología empresarial de las nuevas industrias caracterizadas por un tamaño cada vez más reducido, que plantean una reconsideración de los estándares y modelos del espacio industrial.
- Estos procesos de difusión de la actividad industrial suponen la aparición de nuevas tendencias de localización de las industrias.
- Se ha producido un notable incremento de sistemas de carácter descentralizado de menor dimensión, favoreciendo la industria en áreas rurales frente a la concentración anterior en las áreas metropolitanas y grandes ciudades.

Por todo ello el concepto de suelo industrial cada vez aparece más desdibujado, a medida que se complejizan los procesos productivos, de distribución y de servicios. En general se admite hoy como suelo industrial el suelo ordenado y urbanizado destinado a todo tipo de actividades económicas y de servicios que precisan amplitud de instalaciones y un entorno fuera de los centros urbanos residenciales. Ello incluye la mayor parte de las actividades productivas, incluidas como tales las correspondientes al Sector Secundario (clasificación de la CNAE), pero también buena parte de las de los sectores primario y secundario: instalaciones de tratamiento hortofrutícola, granjas intensivas, instalaciones logísticas, áreas de distribución, parques empresariales, actividades comerciales y de servicios, etc.

Orientaciones de las Directrices y el Plan de Ordenación Territorial

Dentro de este marco general de evolución del sector industrial y de los cambios que se han producido en los últimos años a nivel nacional y regional las Directrices de Suelo Industrial y el Plan de Ordenación Territorial tienen unos objetivos y unas orientaciones concretas:

- Garantizar una adecuada localización y distribución de la oferta de suelo industrial en función de las infraestructuras básicas, de las necesidades cualitativas y cuantitativas del tejido productivo regional y del necesario reequilibrio territorial.
- Ajustar la oferta de suelo y la evolución de la demanda para evitar desajustes y estrangulamientos de desarrollo.
- Definir los ejes de desarrollo industrial como marco espacial de crecimiento de actividades económicas, y las áreas no industrializables
- Establecer las medidas de rehabilitación necesarias en los asentamientos industriales en declive.
- Determinar criterios de reequilibrio territorial y canalizando las intervenciones a través de políticas de diversificación de la base económica.



Capítulo 1.

**Análisis del
sistema territorial
soporte de la
actividad**



Capítulo 1: Análisis del sistema territorial soporte de la actividad

1.1. Murcia en el sistema europeo de ciudades

1.1.1. Murcia en las dinámicas regionales europeas

1.1.1.1. Objetivos de integración territorial de la Unión Europea

Los objetivos de la **Unión Europea como sistema integrado de regiones** se basan en la creación de una mejor organización territorial. Las bases de esta estructura territorial serían:

La creación de un territorio europeo más competitivo.

- El desarrollo sostenible debe adquirir un papel central en las políticas de ordenación del territorio.
- La formación de un territorio más solidario organizado de forma más equitativa en el entorno de la cohesión económica y social.

Respecto a **los objetivos transnacionales**, se presentan como prioritarios:

- La cooperación transfronteriza interna y externa como medio esencial de integración y armonización de los territorios europeos.
- La integración de las regiones periféricas y la mejora de su accesibilidad.
- La revitalización del tejido de los grandes centros urbanos de toda la Unión Europea debe estar asociado a la lucha contra la "urbanización" (urbanización tentacular de los grandes centros urbanos) allí donde exista.
- La preservación de la riqueza de las zonas rurales.

1.1.1.2. El Arco Mediterráneo, un área competitiva y diferenciada en la UE

La Europa de las Regiones está compuesta por ocho áreas territoriales. La Región de Murcia está incluida dentro del **Arco Mediterráneo**. Este espacio europeo forma un conjunto con características comunes: tradición mediterránea, fragmentación de un espacio constelado de importantes centros urbanos, medioambiente especialmente frágil, diferencia entre el litoral y las zonas interiores, población en aumento en los últimos años.

El Arco Mediterráneo es un espacio diferenciado y en competencia con áreas tradicionalmente más fuertes del centro de Europa. Sus potencialidades son:

- Soporte cualificado para nuevos espacios productivos
- Posición respecto al Sur Mediterráneo (articular competencias y oportunidades)
- Mano de obra abundante y escasa conflictividad laboral
- Espacios cualificados de ocio y turismo y esparcimiento.
- Ausencia de congestión típica de los espacios centrales.

El área peninsular del Arco es un territorio denso y estructurado, compuesto por:

- Una metrópoli europea: Barcelona, y dos metrópolis regionales: Valencia y Málaga
- Ciudades de rango subregional: Cádiz, Granada, Almería, Murcia, Alicante.

- Núcleos urbanos del resto de rangos que forman un continuo espacial eficaz.

Sin embargo, **los problemas que encontramos en el área son:**

- Infraestructuras insuficientes; malla viaria poco densa, problemas de accesibilidad.
- Fragilidad ecológica, deterioro del medio ambiente.
- Tejido urbano desequilibrado, con regiones circundantes subequipadas y en declive.
- Tendencia a incremento de la fragmentación de la periferia y concentración en polos.
- Pérdida de competitividad y aumento de las desigualdades.

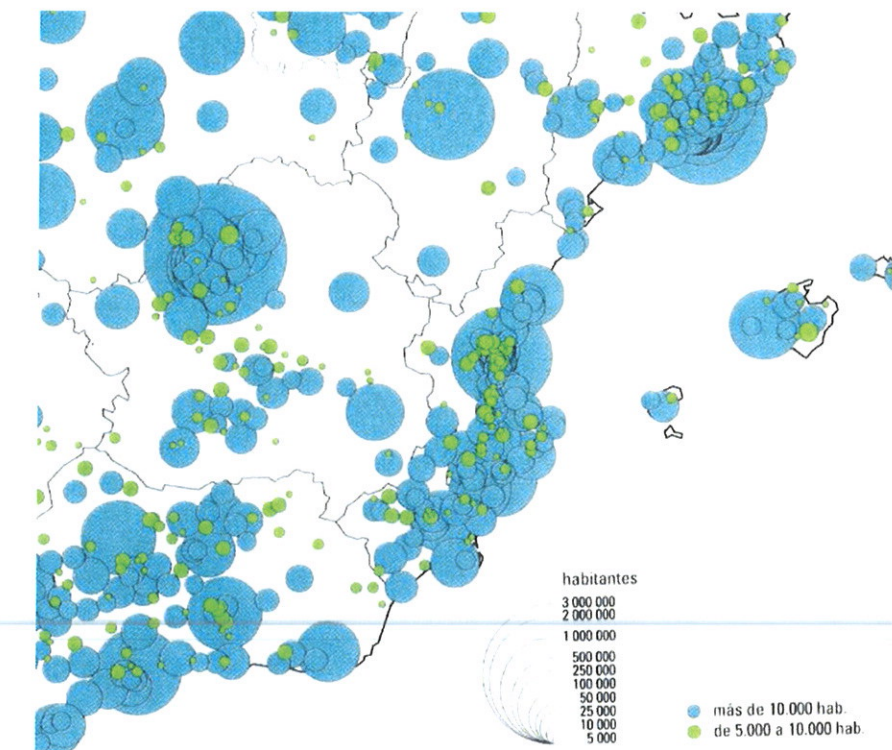
Los **objetivos y acciones de la Unión Europea para el Arco Mediterráneo** son:

- Mejora de las comunicaciones, entre las piezas y de estas con el interior.
- Articulación y mejora en los sistemas de asentamiento y de los sistemas productivos.
- Aplicación de políticas del medio ambiente. Prevención, corrección, regeneración.

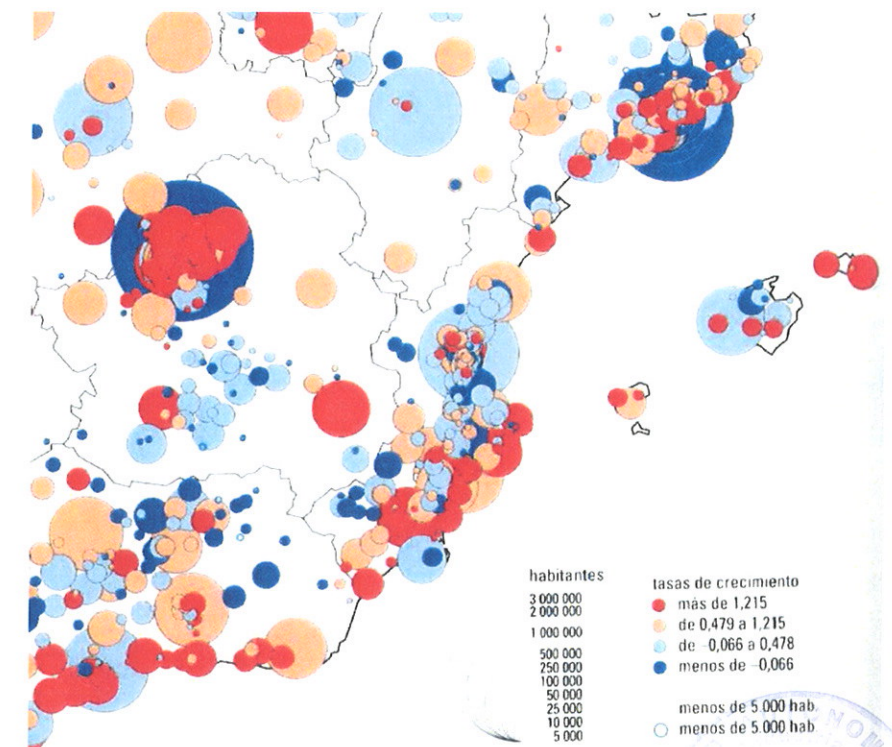
Crear una red de dotaciones y formación profesional.

Desde el punto de vista territorial el Arco Mediterráneo presenta unas características específicas.

- En el caso español forma un eje de ciudades, áreas de potencial turístico, de actividades fuertemente exportadoras, aunque con ciertas asimetrías, estando Murcia en un punto de inflexión del Arco. Interesa ligarlo al sector norte del arco español y reforzar la conexión sur.
- El desarrollo territorial de la Península Ibérica se está acercando a lo que los geógrafos denominan sistemas urbanos continentales, donde la costa concentra una parte importante de los desarrollos urbanos y de población, frente al interior progresivamente despoblado y debilitado, salvo determinadas concentraciones en torno a las grandes ciudades como Madrid, Zaragoza, Valladolid y el sistema urbano interior de Andalucía.
- Esta tendencia de progresiva concentración de actividades en la costa, ya que se multiplican las posibilidades de desarrollo económico, asociadas al turismo a los intercambios marítimos, pesqueros y turísticos y a la concentración mayor de población en una estrecha banda territorial próxima a la costa.
- Esta tendencia se produce en la ribera marítima de España, Francia e Italia desde la región de Murcia y Valencia hasta las costas de Liguria descendiendo hasta Roma y en menor medida hasta Nápoles en lo que se ha denominado el Arco Mediterráneo.
- Por ello se viene configurando como una de las zonas de crecimiento de población y de dinámica económica más importantes de la Unión Europea aunque lo que aquí nos atañe es el papel de la región de Murcia y su dinámica en el tramo sur-oeste del Arco mediterráneo.
- El arco se caracteriza por la existencia de un territorio densamente poblado que le convierte, junto con el Valle del Ebro y del Guadalquivir en el más eficiente eje de desarrollo de la península, en conexión con los ejes europeos que se han venido en denominar el "Norte" Mediterráneo del "Sur" Europeo.
- Como se puede contemplar en los gráficos de este capítulo del sistema de asentamientos en el arco mediterráneo en función de los rangos de población, el arco mediterráneo en su tramo español presenta un conjunto de ciudades bien jerarquizado y distribuido a lo largo de la costa española con dos concentraciones muy fuertes de población y actividad económica en el tramo Catalán, en el valenciano y en el alicantino-murciano.
- Por una parte su **equilibrio y diversificación** económica se ven ensombrecidos por carencias de readaptación de algunos sectores, su déficit en formación, en recursos hídricos, algunas carencias en infraestructuras actualmente en vías de solución o la excesiva presión sobre la costa o el medio natural suponen inconvenientes a corregir.



CONCENTRACIONES DE POBLACIÓN EN EL ARCO MEDITERRANEO ESPAÑOL



ÁREAS DE CRECIMIENTO DE POBLACIÓN EN EL ARCO MEDITERRANEO ESPAÑOL
Fuente: elaboración propia

- Su **modelo de crecimiento** se basa en una agricultura rica, una fuerte industria agroalimentaria, un gran potencial de desarrollo turístico, de la construcción y de su patrimonio natural y cultural. Frente al tramo catalán y valenciano con un desarrollo industrial más diversificado y con mayor peso en estos dos últimos casos.
- El **peso productivo y exportador** del segmento español del arco en el conjunto nacional y en el europeo es significativo, en el que Murcia ejerce un importante papel respecto a su tamaño relativo más vinculado a Levante que al sur de España.

Por ello resultan claves de cara a los próximos años las siguientes consideraciones:

- La **especialización** de Murcia en agricultura, industria agroalimentaria, el sector energético, químico y de maquinaria, así como el de la construcción y el del turismo, juegan un importante papel en su especialización económica dentro del Arco Mediterráneo unido a su fuerte papel exportador.
- Existe el peligro de que las **tendencias de concentración** hacia el centro europeo terminen por desarticular los diferentes tramos del Arco, entre ellos el murciano-alicantino frente al barcelonés-valenciano basculando estos hacia el norte del Arco
- Es clave para articular el Arco Mediterráneo la visión territorial de las nuevas infraestructuras, porque generan accesibilidad y competitividad territorial, una correcta visión intermodal integrada respecto a pasajeros y mercancías y unas políticas de concertación entre las diferentes administraciones presentes en el Arco Mediterráneo.
- En el caso concreto de Murcia, como problemática común a todo el tramo sur del Arco Mediterráneo, en el tramo español el déficit de agua y el régimen hídrico irregular constituye uno de los condicionantes mayores de limitación del crecimiento y normal desarrollo de las actividades en el mismo tanto en las actividades agrícolas, las industriales, las turísticas, en un modelo de desarrollo que cada vez exige garantía de suministro y calidad en los recursos, especialmente para los usos turísticos.
- La región de Murcia apuesta por un modelo de desarrollo basado, como en gran parte del resto del Arco Mediterráneo, en una agricultura mediterránea, en una industria agroalimentaria fuerte y en el aprovechamiento de los recursos turísticos del litoral.

1.1.2. Posicionamiento de la Región de Murcia en el Arco Mediterráneo: el estribo meridional

1.1.2.1. Factores condicionantes de la Región de Murcia en el marco de la UE

Algunos de los factores que caracterizan a la Región de Murcia y su entorno regional respecto a la Unión Europea son:

- Su integración en el **Eje Mediterráneo** tanto por carretera, como por la continuidad con el sistema inmediato de ciudades de Alicante le caracteriza como un área clave de gran dinamismo en el Arco Mediterráneo español.
- El conjunto **Alicante, Elche, Cartagena y Murcia** se configura como clave en este sistema de ciudades como red urbana de segundo rango de articulación en el Arco Mediterráneo.
- Las **Infraestructuras** son uno de los elementos que más está evolucionando en los últimos años, se está produciendo en la vertebración de la región y su entorno inmediato con Madrid, Andalucía, Alicante y la costa de ambas.
- Existen problemas como la fuerte presión sobre la costa y el déficit hídrico.
- Desde el punto de vista **medio ambiental** se engarza la región en un área de valores naturales importantes: la costa y sus humedales y sus sierras interiores en conexión con las de Andalucía.

A los anteriores factores condicionantes de la región se han de añadir los siguientes:

- El **eje Mediterráneo** se viene conformando como un espacio de dinamismo, de accesibilidad de desarrollo económico y de inversión con una imagen conjunta con identidad propia que redunde en beneficio propio.
- Cada vez más tiene una imagen dinámica de la región como destino de inversión y objetivo de proyectos piloto europeos.
- Las **estrategias de cooperación** entre sus regiones empiezan a ser claves para su desarrollo actual y futuro, en especial en la corrección de sus equilibrios y discontinuidades mediante actuaciones específicas y la interconexión interna y de éste con el resto del territorio español y europeo.
- Resulta fundamental la conexión en el caso de Murcia con el resto del sistema del Arco Mediterráneo y la superación de sus estrangulamientos y desequilibrios (hídricos, comunicaciones, litorales, etc).
- La superación de su carácter periférico, la mejora de sus conexiones (Autopistas, Ave) con el resto del Arco Mediterráneo, con Madrid e internamente (con Alicante y Andalucía) es una de las claves, así como la mejora de los equipamientos tecnológicos, formativos culturales y empresariales.

Los **objetivos y acciones que propugna la Unión Europea para el Arco Mediterráneo** son:

- Mejora de las comunicaciones, entre las piezas y de estas con el interior.
- Articulación y mejora en los sistemas de asentamiento.
- Mejora de los sistemas productivos.
- Aplicación de políticas del medio ambiente. Prevención, corrección, regeneración.

Uno de los retos más importantes para región de Murcia y en general para toda el área Mediterránea es la ampliación de la Unión y los efectos que esta va a producir en los próximos años.

- En este sentido la ampliación europea consecuencia del tratado de Niza hacia el este y noreste con la incorporación de las repúblicas del Este supone un doble reto para la región.
- Por un lado, desde el punto de vista geográfico y territorial, se desplaza el centro de gravedad de la Unión Europea hacia el noreste, situando el área central, no ya en el arco continental que une el sur de Gran Bretaña con el Benelux, Francia, Suiza y el norte de Italia hacia las regiones de Alemania, República Checa, Hungría y Austria.
- De este modo se irá paulatinamente desplazando el centro de gravedad del área de influencia y toma de decisiones desde el área tradicionalmente francófona y mediterránea-atlántica al interior continental hacia el este, al área de tradicional influencia germánica de Europa Central y del Este.
- Por otro lado, desde el punto de vista económico-financiero, la incorporación de nuevos miembros de los denominados PECOS (países de la Europa del Este) supone la inclusión de nuevos socios que, con un nivel medio de renta mucho más bajo respecto a la actual media comunitaria variarán automáticamente, con su entrada, los estándares y criterios de asignación actuales en función de la renta media como mecanismo de concesión de ayudas financieras de fondos estructurales, de cohesión y de política agraria común etc.
- De este modo se abre, de aquí a los próximos años, en un horizonte temporal corto una incertidumbre sobre los nuevos criterios de asignación de inversiones y ayudas a las actuales regiones menos favorecidas que supondrá una reasignación de prioridades que, sin duda, pueden afectar a la región de Murcia.
- Frente a ellos hay una serie de factores que se pueden contemplar en la tabla siguiente que hacen que la región tengan unas posibilidades de desarrollo positivas o, por el contrario, con unos elementos negativos que condicionan su desarrollo dentro de la Unión Europea, dentro del nuevo marco de referencia:
 - Un peso poblacional y de superficie total bajo, tanto en el conjunto de España, como dentro de la Unión Europea y en especial de la Europa ampliada.
 - Una densidad de población superior a la media española y algo inferior respecto a la europea, lo que comparativamente no supone excesivos problemas, ni de concentración, ni de dispersión.

Producto Nacional Bruto per Capita de Estados miembros de la UE y PECOS		
PAÍS	PNB per capita en paridad de poder compra como % de	
	Media UE (15)	Media UE + 10
Austria	112	130
Bélgica	112	130
Dinamarca	119	138
Finlandia	97	112
Francia	104	120
Alemania	108	125
Grecia	68	78
Irlanda	97	112
Italia	103	119
Luxemburgo	169	195
Holanda	107	123
Portugal	70	81
España	79	91
Suiza	101	117
Reino	100	115
Bulgaria*	28	33
República	65	75
Estonia	34	39
Hungría	47	55
Letonia	26	30
Lituania	29	34
Polonia	35	40
Rumania	32	37
República	45	52
Eslovenia	67	78

Fuente: Eurostat 2002

- Unas tasas de población joven, menor de 15 años, por encima de la media nacional (114) y europea (107) frente a un menor peso de la población anciana, lo que supone un menor envejecimiento de la sociedad murciana (83 respecto a la media nacional y 87,7 respecto a la media europea)
- Tasas de actividad similares a la media nacional (101) y algo inferiores a la media europea(90,1).
- El mayor problema es la tasa de desempleo que, a pesar de ser menor de la media nacional (88), siendo ésta la mayor de Europa y la OCDE, todavía está muy alejada de la media europea (186,7).
- Su composición sectorial, tanto de Valor Añadido Bruto, como de población empleada, sigue teniendo un importante peso del sector primario y la construcción respecto a la industria, a pesar de que los servicios ya se sitúan en torno al 60%, aunque una parte importante de ellos son servicios poco cualificados frente a otras áreas europeas centrales.
- El dato final es el más claro de la posición de la economía murciana respecto a la media del PIB nacional (67%) y del europeo (85%) lo que indica la situación actual de desventaja respecto a la media de ambas economías, que habrá de modificarse progresivamente en los próximos años.

1.1.2.2. Datos estadísticos básicos de la Región de Murcia

	Unidad	Región de Murcia	Nación Base 100	Europa 15 Base 100
Población (2001)	Habitantes (millares)	1.190	2,9	0,3
Superficie	km ²	11.317	2,2	0,3
Densidad de Población (2001)	Hab./km ²	105	131,3	86,9
Población menor de 15 años (2000)	% población	17,1	117,6	108
Población mayor de 65 años (2000)	% población	13,9	85,2	89,3
Tasa de actividad (2000)	% P.A/ pob > 16 años	53,05	103,4	92,2
Tasa de desempleo (2000)	% N° Parados/ P.A.	12,76	90,7	188,6
Población empleada (2000)	Millares de personas	411,8	2,8	0,3
* Agricultura y pesca	% total empleo	11,27		
* Industria	% total empleo	17,68		
* Construcción	% total empleo	11,65		
* Servicios	% total empleo	59,40		
VAB cf Euros corrientes (2000) ¹	Miles de euros	12.664,57	2,31	0,2
* Agricultura y pesca (2000)	% VAB regional	7,3		
* Industria (2000)	% VAB regional	19,6		
* Construcción (2000)	% VAB regional	9,8		
* Servicios (2000)	% VAB regional	63,3		
PIB PPA por habitante (2001)	valor/base Eur15= 100	68,6	79,02	100

NOTA: los valores 100 de las dos últimas columnas indican, en cada caso, el valor porcentual que obtiene la Región de Murcia en cada fila respecto a un valor nominal 100 del mismo dato en España y en la Unión Europea formada en la actualidad por quince estados.

¹ Datos del primer trimestre recogidos en el Anuario Estadístico de la Región de Murcia del año 2001

1.1.2.3. Murcia, rótula regional entre la Comunidad Valenciana y Andalucía

La Región de Murcia se sitúa en el extremo meridional del Arco Mediterráneo, en contacto con dos áreas diferentes:

- La Comunidad Valenciana, espacio con fuertes dinámicas de crecimiento y considerado como extremo meridional de los nortes del sur.
- Andalucía, espacio más pobre y deprimido que forma parte de las periferias europeas.

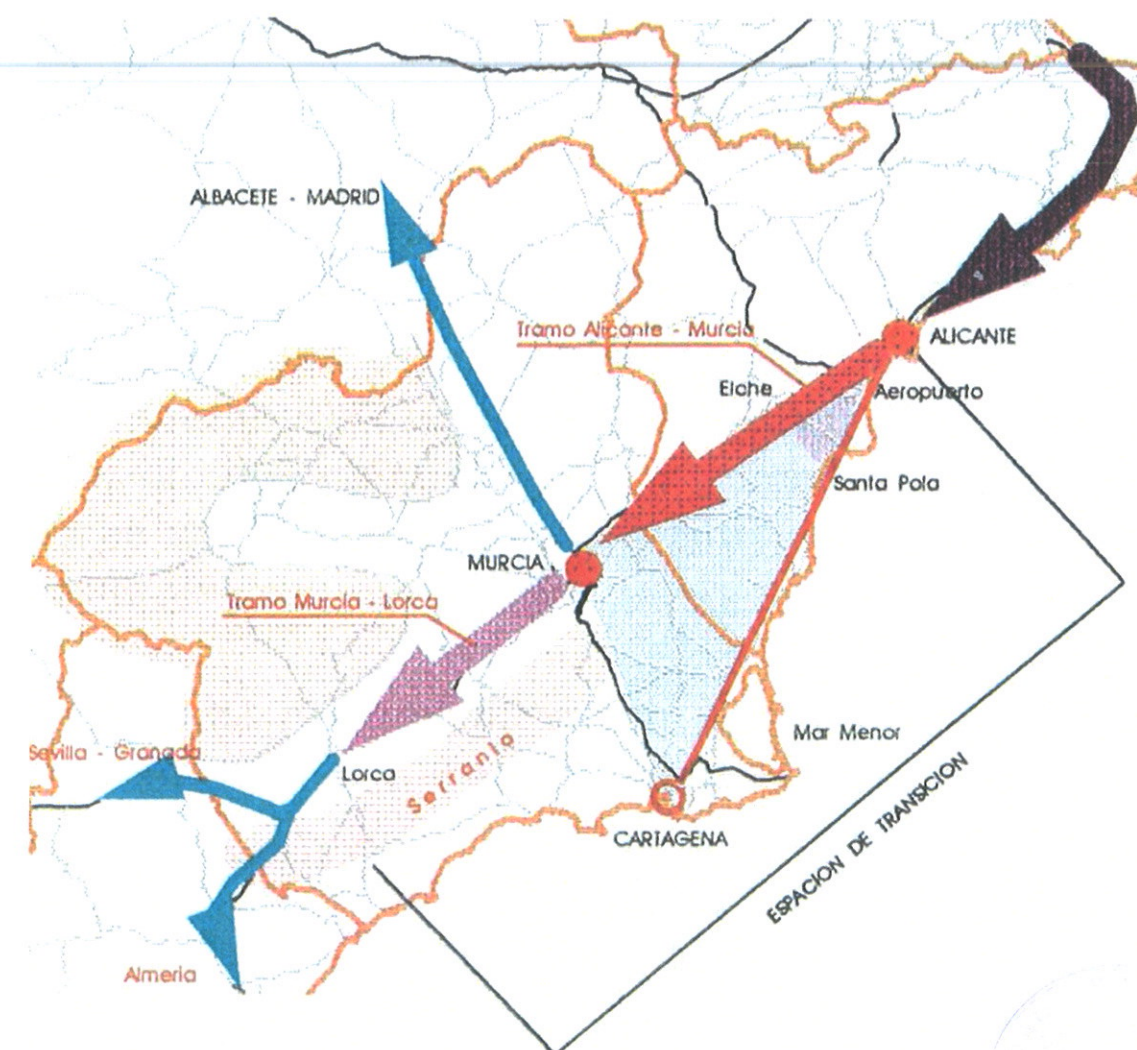
Su posición es por tanto **excéntrica** a los grandes ejes europeos de desarrollo y a las áreas más dinámicas del Arco Mediterráneo tanto al tramo español como al europeo. Sin embargo, esta localización le concede el **papel de rótula regional** articuladora, que evite la fractura Alicante - Murcia - Almería. Además está en una posición muy cercana a los países del Magreb que forman el Sur del Mediterráneo.

Dentro del sistema español de ciudades el **triángulo Alicante - Elche - Santa Pola** forma, actualmente, uno de los nuevos conjuntos de futuro. La posibilidad de crear el eje de ciudades Alicante - Elche - Murcia - Cartagena formaría un espacio:

- habitado por más de dos millones de personas, dotado de universidades, centros empresariales, aeropuerto, en un radio de solo una hora de distancia.
- con explotaciones agrícolas especializadas de productos diversos y tempranos, con buenas condiciones climáticas, mano de obra, recursos naturales, redes de comercialización establecidas.
- que satisface demandas de espacios de ocio, por calidad ambiental y paisajística.
- Como espacio geográfico concreto, **el Arco costero pasa en la región de Murcia a ser un espacio interior** (Vegas del Segura, Sangonera y Guadalentín) e influye principalmente en la Vega Baja de Murcia, sistema claramente diferenciado del resto por tamaño y por potencial.
- El eje se estructura como sistema de comunicaciones alrededor de la autovía del Mediterráneo y su reciente prolongación. Este eje se puede continuar y transformar desde Murcia ciudad aprovechando el eje viario y espacial que discurre hasta Lorca.
- A partir de este punto el eje puede dividirse en dos diferenciados: el eje de conexión con Andalucía Central y Occidental (Granada y Sevilla), continuando su nuevo eje estructurante, y el eje de conexión con Almería.

Para que este espacio se consolide **son necesarias una serie de actuaciones:**

- El desarrollo de servicios, equipamientos y medidas protectoras del medio ambiente.
- La mejora de la red viaria regional.
- Una agricultura industrializada y tecnológica, competente con el centro europeo.
- La articulación de políticas de zonas industriales.



1.2. El marco territorial de la Región de Murcia

1.2.1. Estructura funcional de la Región de Murcia: municipios, comarcas y áreas funcionales

1.2.1.1. 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
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, Calasparra, Caravaca de la Cruz, Cehegín, Moratalla, Albudeite, Campos del Río, Mula, Pliego
COMARCA ORIENTAL	• Oriental	• Abanilla, Fortuna
LITORAL	• Alto y Bajo Guadalentín	• Águilas, Mazarrón

1.2.1.2. Descripción de Áreas Funcionales

Si bien la organización territorial de la Región de Murcia está compuesta por comarcas y municipios, existe una organización funcional con dinámicas territoriales y socioeconómicas diferenciadas. Las **áreas funcionales** que existen en la actualidad en la región de Murcia son:

Huerta de Murcia y Vega Media

Murcia Ciudad es la cabecera regional, donde existe un sector económico mixto de servicios, dotaciones, administración e industria. La periferia de la ciudad de Murcia y la Vega Media tienden a jugar un papel metropolitano en la Región, favorecido por las nuevas infraestructuras, que han mejorado la movilidad en el entorno de la ciudad y la relación con el resto de la Región.

La Huerta de Murcia y la Vega Media sostienen un espacio agrícola muy productivo, con espacios industriales variados y con un tradicional valor medioambiental y paisajístico, que es necesario recuperar mediante actuaciones de protección y mejora. Este área comprende también la Huerta meridional y la zona limítrofe con la provincia de Alicante.

Las actuaciones previstas por el nuevo Plan General de Murcia, el crecimiento futuro de municipios como Molina, y en general las tendencias de consolidación de nuevas actuaciones en casi todos los municipios, así como la llegada de la Alta Velocidad como elemento de conexión interregional privilegiada, van reforzar el papel de la ciudad y su entorno.

Cartagena - Mar Menor

Cartagena y su entorno de grandes industrias ligadas al Puerto sufre un declive pronunciado, con procesos de reindustrialización exógena, y a su vez el Mar Menor debe replantearse un modelo de turismo masivo, en un espacio medioambiental de gran interés.

El espacio de Cartagena, que comprende la ciudad de Cartagena; el puerto y sus zonas industriales se caracteriza por la presencia de una industria exógena, que ha conducido a una estructura socioeconómica muy desligada del resto de la región basada en la industria pesada y petroquímica y claramente en crisis. Su declive es muy pronunciado, con grandes cargas sobre la ciudad y su entorno (contaminación, residuos, imagen... Por otra parte se están consolidando nuevos tejidos productivos, con fuertes componentes locales, que suponen una alternativa a los anteriores, o refuerzan la necesidad de actuar en los grandes suelos de reserva.

El Campo de Cartagena, la zona de los nuevos trasvases y el Campo de Murcia, espacio de conexión transversal con el Campo de Murcia y longitudinal con Alicante, muy beneficiado por los regadíos, es un ámbito muy dinámico en el área y el que aportará nuevas tendencias productivas y de riqueza, favorecidas además por las nuevas infraestructuras de comunicaciones, que articulan la relación entre las dos zonas anteriormente descritas y con el entorno de Alicante. El Campo de Murcia, un tradicional espacio agrario de secano, está empezando a generar un papel importante como vacío territorial con una situación muy céntrica entre las dos ciudades de la Región, en el que es posible localizar actividades con grandes necesidades de suelo, como un posible aeropuerto regional, reservas para espacios de actividades económicas, urbanizaciones residenciales de muy baja densidad...

El área del Mar Menor se caracteriza por su especialidad turística, creando un eje de continuidad con la banda costera de la provincia de Alicante, de intensa actividad y muy urbanizado. En cualquier caso no hay que olvidar que ciertas cargas heredadas, como las agresiones ambientales y paisajísticas en la Bahía de Portman y Escombreras, así como la presión edificatoria sobre el suelo rural son incompatibles con un nuevo espacio turístico y de calidad como el que se está empezando a desarrollar, en el que se localizarán nuevos productos turísticos, con campos de golf, complejos hoteleros, etc.

Vega Alta del Segura

Comprende el valle hortícola medio del Segura y conforma un pasillo que llega al límite con la provincia de Albacete.

Es un área con fuertes componentes agrícolas en su parte norte, tanto por la relación productiva con la Vega del Segura como por la estructura física de suelos de huerta y montañas. En su parte sur es la orografía la que separa este área del entorno metropolitano de Murcia y Molina.

- Este área está inmersa dentro del eje natural de transporte hacia Madrid, totalmente reforzado por la construcción de la autovía hacia Albacete, que va a focalizar puntos de crecimiento de actividades productivas a medida que se extiendan las dinámicas del centro regional, en los núcleos principales
- Los bordes oriental y occidental se diluyen en una serie de núcleos menores, de carácter agrícola, muy condicionados por la topografía, que sin embargo pueden empezar a sufrir tensiones de segunda línea.

Eje del Guadalentín

Está formada por el norte de las comarcas del Alto y el Bajo Guadalentín. Este espacio tiende a integrarse en la Huerta. Es un área de fuertes y nuevas dinámicas, con importantes suelos productivos de regadíos y la incorporación de una producción ganadera moderna:

- Es un eje de articulación con espacios de valor paisajístico, como Sierra Espuña hacia el norte, y el litoral hacia el sur, con dos vías de acceso directo
- La autovía que conecta con Andalucía la Región es el elemento territorial que articula la zona.

El área funcional comprende una banda lineal en la que se incluyen municipios como Lorca y Puerto Lumbreras; con focos en Totana y Alhama, quedando incluidos en el eje de transporte hacia Andalucía. Las futuras actuaciones de mejora de conexión con el litoral y especialmente con Cartagena a través de Fuente Alamo sitúan a la zona media del eje como un punto de articulación territorial.

La Huerta de Murcia, el Eje del Guadalentín y la Vega Alta y Media forma el espacio de Vegas, soporte físico con los asentamientos más desfavorecidos, sobre el que se localizan los ejes de comunicación más potentes.

Litoral

Este área incluye dos focos en el espacio costero murciano; la zona sur de las comarcas del Alto y el Bajo Guadalentín. En los últimos tiempos se ha experimentado un cambio desde la orientación minera tradicional a un tipo de turismo nacional de escasa calidad. Participa de las características de la agricultura almeriense, con espacios en los que prima el desorden físico y paisajístico.

Su desarrollo vendrá en los próximos años dirigido por las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia. Sus recursos turísticos en algunas áreas están sin explotar lo que plantea una necesidad de conservación y protección conjugado con el desarrollo sostenible de la costa.

Eje Jumilla - Alicante

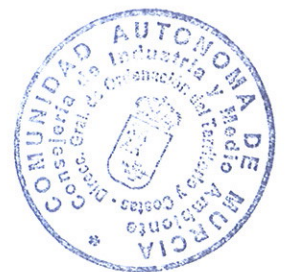
Consta únicamente de la comarca del Altiplano, con los municipios de Yecla y Jumilla. Esta comarca detenta un clima continental que le excluye de los tradicionales cultivos de huerta de la región. Constituye un espacio de transición hacia la Meseta castellana, marcado por la preponderancia de la viña y por un desarrollo desvinculado de la dinámica regional, diversificada actualmente por influencia de la actividad de las comarcas próximas de Alicante: muebles, calzado, textil, etc.

Es una zona bien conexada con Madrid-Albacete-Alicante y Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena.

Comarca del Noroeste

Amplia área funcional en la que se incluyen espacios económicos diferentes.

- Los municipios de Caravaca, Mula, y Calasparra tienen el papel de focos del eje de comunicaciones con Murcia ciudad y presentan características intermedias entre modelos diferenciados.
- La construcción de la autovía del Río Mula mejora la situación respecto al centro regional: coloca a Mula y Albudeite en una zona próxima al oeste de la ciudad, en unas condiciones de accesibilidad similares a la que actualmente tienen Alhama y Librilla respectivamente.
- El área montañosa del Noroeste se define dentro del contexto regional en términos residuales, y es en sí mismo poco cohesionado. La agricultura de regadío no presenta aquí la misma dinámica que la caracteriza en el resto de la Región. Se aprecia una evolución económica más lenta, mayor peso de las actividades tradicionales y escaso peso demográfico.



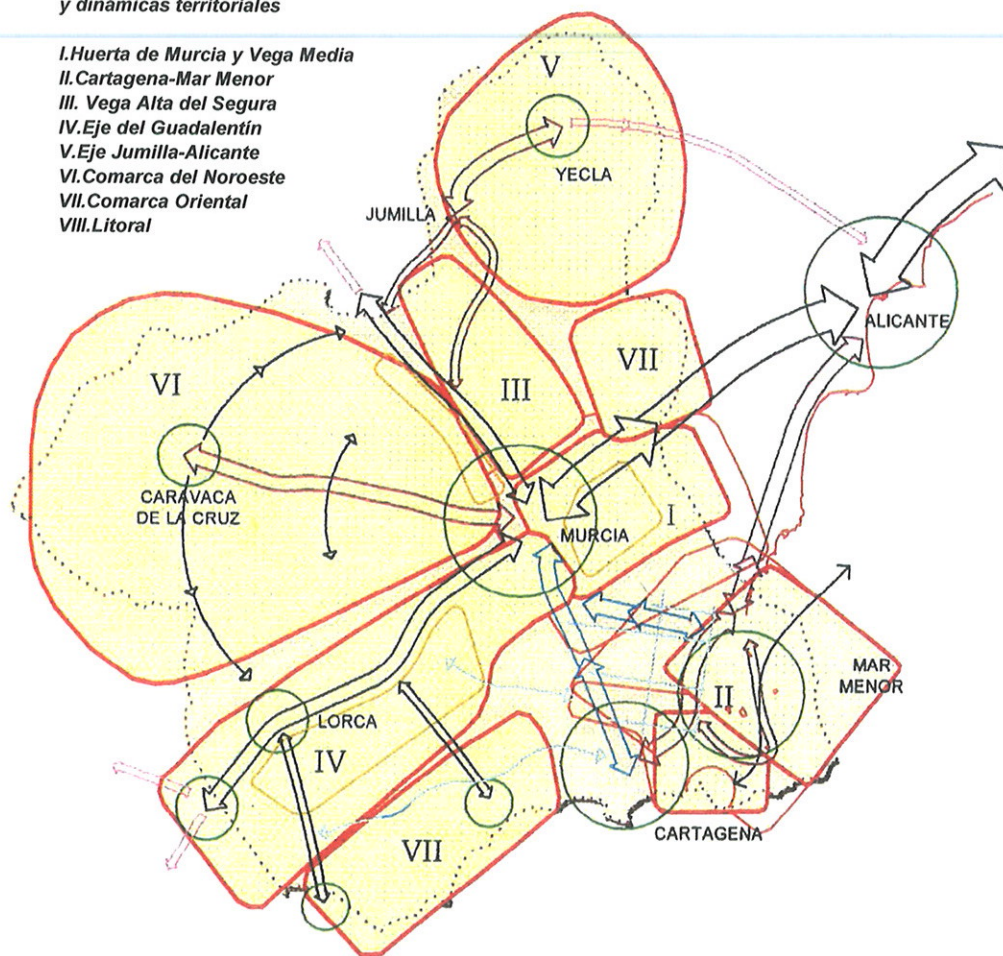
Comarca Oriental

Área funcional formada por la comarca del mismo nombre, que consta de los municipios de Abanilla y Fortuna.

Es un área agrícola periférica del Valle Medio del Segura, sin trasvase y en un espacio de transición hacia el Altiplano. En un entorno que ha mejorado sus condiciones constantemente en los últimos años, ninguno de los dos núcleos estaba en condiciones de atarse a las dinámicas de la Vega Media, en el oeste o de ser un enclave favorecido por su situación en el eje mediterráneo. La mejora de las carreteras puede cambiar esta situación, pero tiene también problemas estructurales internos.

Esquema de Áreas Funcionales
y dinámicas territoriales

- I. Huerta de Murcia y Vega Media
- II. Cartagena-Mar Menor
- III. Vega Alta del Segura
- IV. Eje del Guadalentín
- V. Eje Jumilla-Alicante
- VI. Comarca del Noroeste
- VII. Comarca Oriental
- VIII. Litoral



Organización territorial de la Región de Murcia



COMARCAS

- 1. Archena
- 2. Lorquí
- 3. Alguazas
- 4. Las Torres de Cotillas
- 5. Campos del Río
- 6. Albudeite
- 7. Ricote
- 8. Ceutí
- 9. Ulea
- 10. Villanueva del Río Segura



MUNICIPIOS



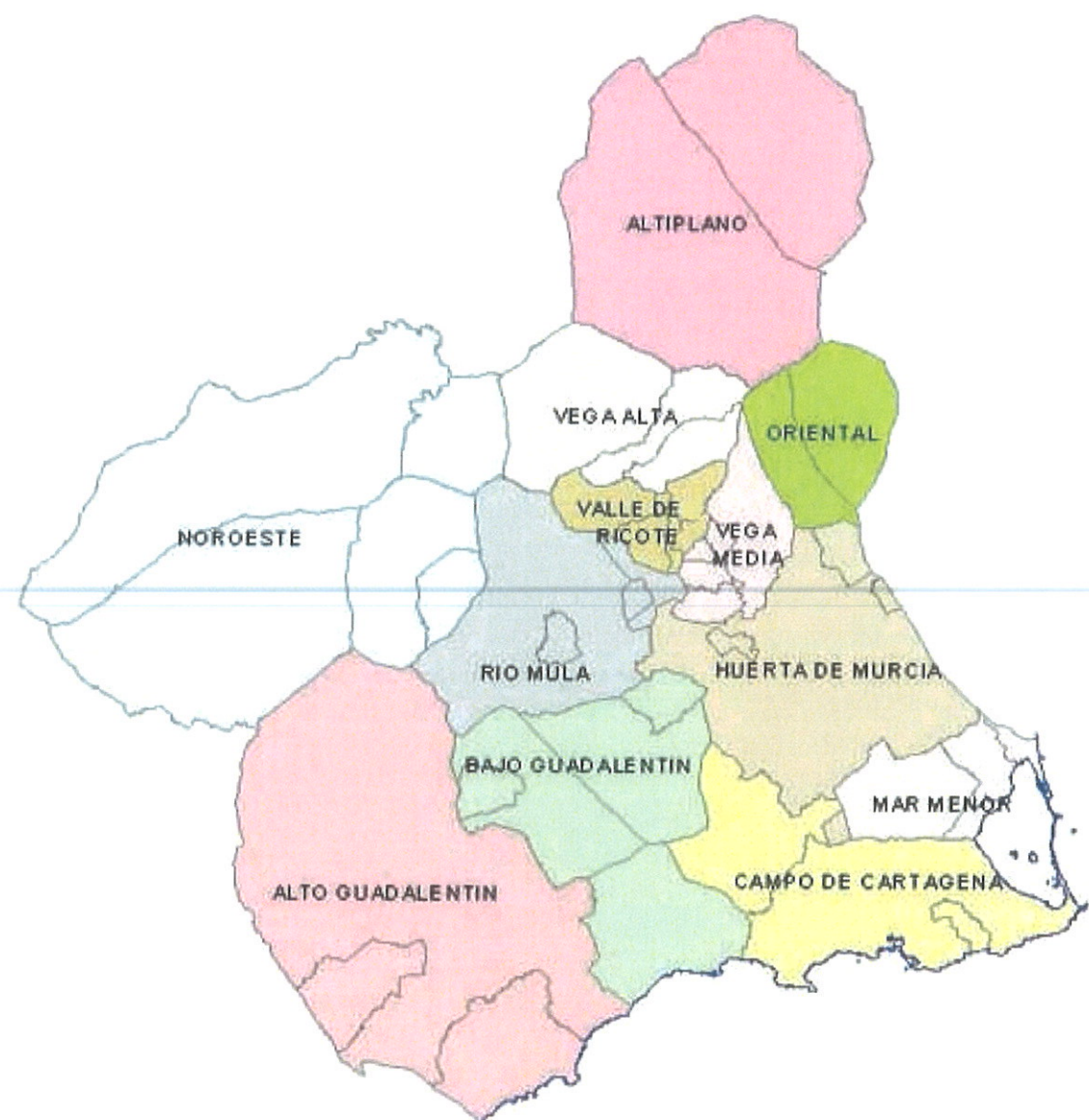
1.2.1.3. Características sociodemográficas de las comarcas

Las comarcas de la Región de Murcia presentan distintas características sociodemográficas.

Destaca la densidad demográfica existente en la comarca de la Huerta de Murcia, que con el 8,5 % de la superficie regional agrupa al 36,3 % de la población total, lo que representa una densidad de población de 401 habitantes por kilómetro cuadrado. En el extremo contrario, la comarca del Noroeste, la de mayor superficie de toda la Región, presenta la densidad más baja regional, con 26 habitantes por kilómetro cuadrado.

La densidad media de población regional es de 105 habitantes por kilómetro cuadrado, y sobrepasan esta tasa, conformándose por tanto como las más pobladas, las comarcas de Huerta de Murcia, Campo de Cartagena, Mar Menor y Vega Media.

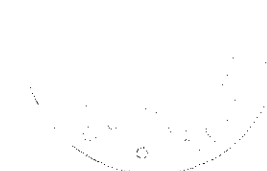
La población regional ha crecido en el último período intercensal - 1991-2001 - casi un 8,80 %, pero este incremento no ha sido homogéneo. Todas las comarcas han ganado población frente a los decrecimientos del periodo anterior 81-91 en Campo de Cartagena, Comarca Oriental y Río Mula. Las comarcas con menores incrementos de población en el periodo 1991-2001 son Noroeste, Mula, Altiplano; Valle del Ricote, Vega Alta y Campo de Cartagena presentando los mayores crecimientos las comarcas del Mar Menor, Vega Media, Huerta de Murcia y Alto y Bajo Guadalentín.



1.2.1.4. Organización territorial de la Región de Murcia: comarcas y municipios. Principales datos socioeconómicos.

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%
Jumilla	970,6		22.250		23		2,39%
Yecla	603,1		30.872		51		5,15%
ALTO GUADALENTÍN	2.072	18,30%	116.370	9,56%	56	13,10%	7,29%
Águilas	251,8		28.226		112		7,55%
Lorca	1.675,20		77.075		46		7,24%
Pto. Lumbreras	144,8		11.069		76		7,00%
BAJO GUADALENTÍN	1.026	9,10%	66.181	5,30%	65	17,40%	11,09%
Aledo	49,7		1.026		21		2,03%
Alhama de Murcia	311,5		16.225		52		10,34%
Librilla	56,5		3.945		70		2,90%
Mazarrón	318,9		21.229		67		19,79%
Totana	288,9		23.756		82		7,36%
CAMPO DE CARTAGENA	857	7,60%	208.963	17,83%	244	-0,10%	6,02%
Cartagena	558,3		182.799		327		5,76%
Fuente Álamo	273,5		11.371		42		16,03%
La Unión	24,8		14.793		596		3,20%
HUERTA DE MURCIA	957	8,50%	421.488	35,81%	440	17,70%	8,31%
Alcantarilla	16,3		34.263		2102		9,41%
Beniel	10,1		8.470		839		10,44%
Murcia	885,9		367.189		414		7,74%
Santomera	44,2		11.566		262		24,37%
MAR MENOR	307	2,70%	69.087	5,49%	225	29,20%	32,09%
Los Alcázares	19,8		8.264		417		86,72%
San Javier	75,1		20.402		272		24,30%
San Pedro del Pinatar	22,3		16.269		730		24,48%
Torre Pacheco	189,4		24.152		128		32,41%

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

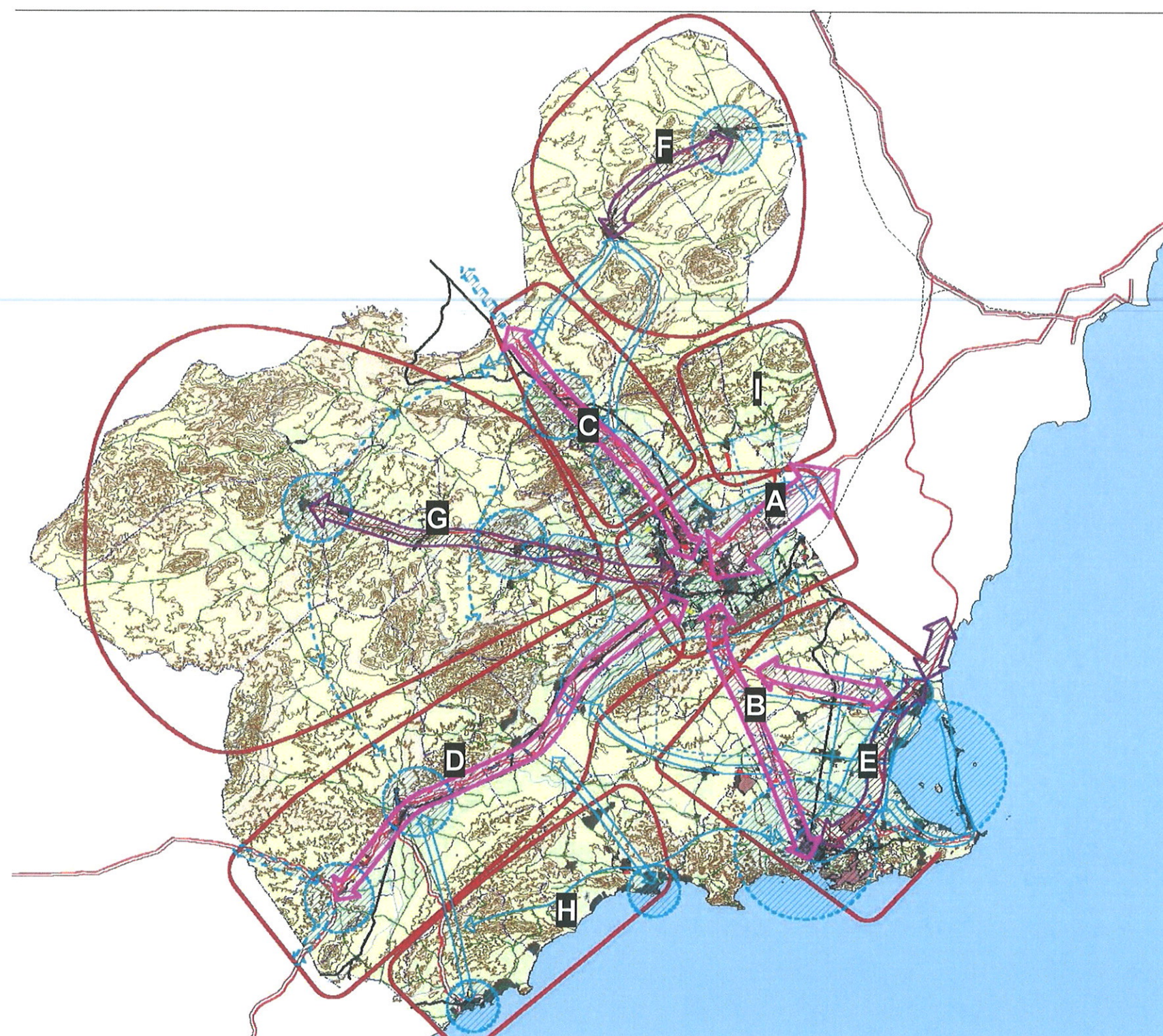


Comarca	km2	% superficie	población 2001	% población 2001	densidad 2001	crecimiento 81-91	crecimiento 91-2001
NOROESTE	2.381	21%	65.778	5,71%	28	0,80%	3,02%
Bullas	82		11.013		134		6,67%
Calasparra	185,5		9.066		49		2,16%
Caravaca de la Cruz	858,8		22.880		27		4,57%
Cehegín	299,3		14.383		48		3,40%
Moratalla	954,8		8.436		9		-4,48%
ORIENTAL	385	3,40%	13.024	1,13%	34	-6,70%	6,02%
Abanilla	236,6		6.033		25		1,30%
Fortuna	148,5		6.991		47		10,79%
RÍO MULA	728	6,40%	21.336	1,80%	29	-5,30%	3,41%
Albudeite	17		1.371		81		-2,48%
Campos del Río	47,3		2.032		43		2,87%
Mula	634,1		14.501		23		4,44%
Pliego	29,4		3.432		117		2,22%
VALLE DEL RICOTE	203	1,80%	19.713	1,69%	97	9,60%	2,62%
Archena	16,4		15.018		916		6,75%
Ojós	45,3		584		13		-13,13%
Ricote	87,5		1.561		18		-6,51%
Ulea	40,1		981		24		-10,90%
Villanueva del Río Segura	13,2		1.569		119		-6,49%
VEGA ALTA	568	5,00%	51.163	4,39%	90	0,70%	2,27%
Abarán	114,4		12.425		109		2,63%
Blanca	87,1		5.803		67		-1,07%
Cieza	366,8		32.935		90		2,75%
VEGA MEDIA	259	2,30%	83.153	6,76%	321	19,70%	8,22%
Alguazas	23,7		7.156		302		1,30%
Ceutí	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

1.2.2. Estructura territorial de la Región: ejes y focos de desarrollo regional

1.2.2.1. Ejes de desarrollo



La región de Murcia está organizada funcionalmente por áreas con dinámicas territoriales y socioeconómicas diferenciadas, vertebradas por ejes y focos de desarrollo que las estructuran internamente y en sus relaciones con otras áreas.

Ejes de desarrollo:

- A. Murcia - Alicante: Conexión con Arco Mediterráneo.
- B. Murcia-Cartagena.
- C. Eje de relación con la meseta - centro: El Valle Medio del Segura.
- D. Murcia-Lorca-Puerto Lumbrreras: Huerta del Guadalentín.
- E. Foco del Mar Menor.
- F. Jumilla - Alicante.
- G. Eje Murcia – Caravaca.
- H. Focos de Aguilas y Mazarrón
- I. Focos de Abanilla y Fortuna

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 infraestructurales 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 murciana, con una nueva estructura mixta de conjugando la 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: <ul style="list-style-type: none"> * 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 (N-340) con Almería y Granada. • Dinámicas positivas por su posición en el Eje del Mediterráneo, y la diversidad de los sectores productivos (nuevos 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 nuevos 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 las dinámicas tanto de protección como de 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"> En 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. Murcia - Caravaca.	<ul style="list-style-type: none"> Diversos focos de pequeña escala: Caravaca, Cehégín, 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 Águilas 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.

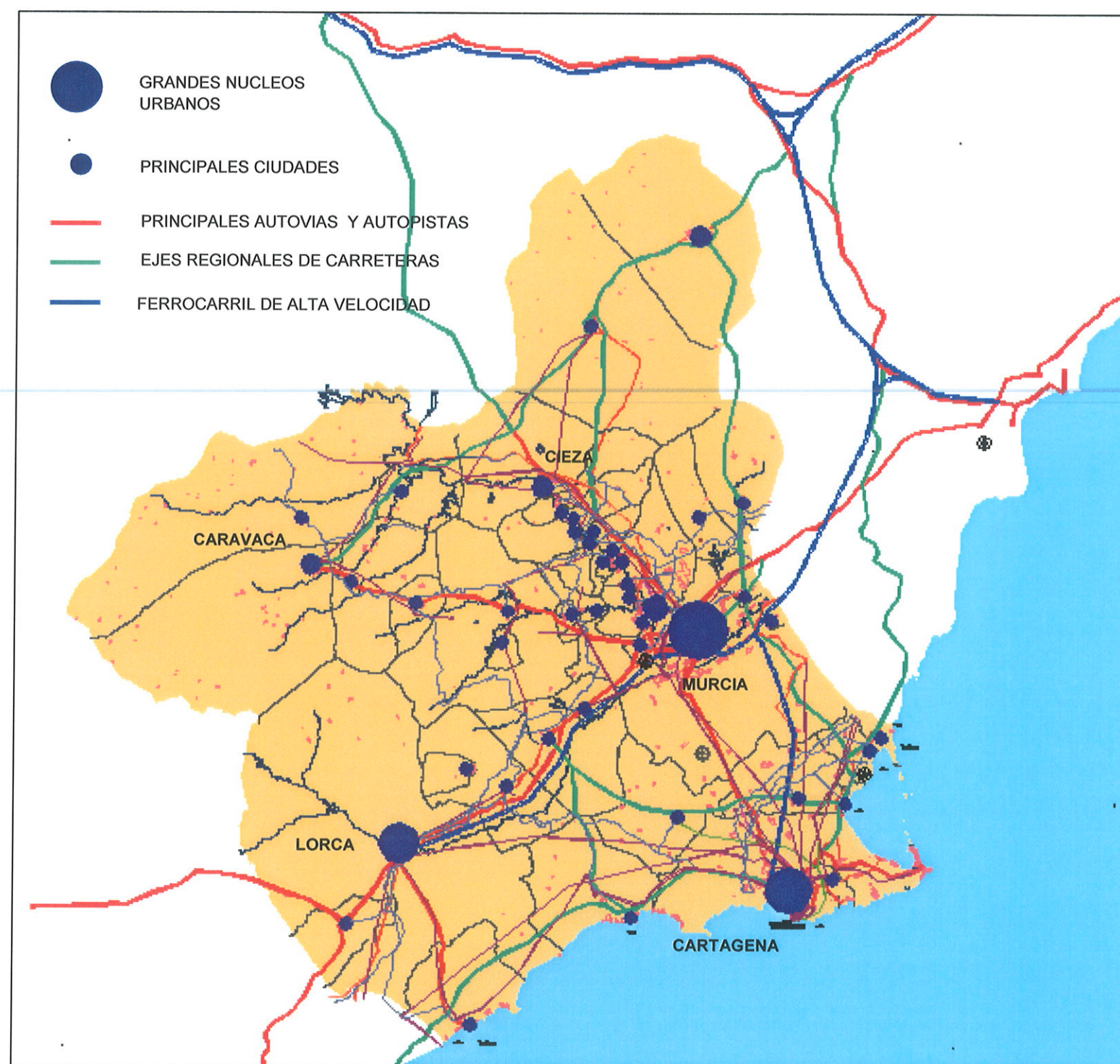
1.2.3. Dinámicas territoriales de la Región de Murcia

Una vez analizados los diferentes sistemas territoriales básicos y los corredores y ejes de desarrollo industrial y económico, se pueden hacer una serie de reflexiones sobre las particularidades del modelo de localización de las actividades económicas, el impacto que puede tener la industria y áreas de actividad económica y la posible evolución y tendencias en función de los cambios del actual modelo territorial regional.

1.2.3.1. Sistema de ciudades

La Región de Murcia presenta un sistema de ciudades muy jerarquizado, concentrado y agrupado en torno a los principales corredores radiales de asentamientos regionales:

- Murcia es la principal ciudad de la Región, seguida de Cartagena. Ambas han generado dos sistemas urbanos con dos áreas metropolitanas en vías de formación, que agrupan a más de la mitad de la población regional.
- Existen otras cuatro ciudades de importancia para el equilibrio regional del sistema urbano que han constituido tradicionalmente el sistema de ciudades cabeceras comarcales: Lorca, Cieza, Yecla y Caravaca. La primera de ellas está llamada a jugar un papel más importante del que en la actualidad tiene respecto a su entorno urbano.
- La pérdida de peso de estas cuatro ciudades a favor de Murcia y Cartagena ha producido una mayor concentración de actividad económica e industrial en estas dos últimas.

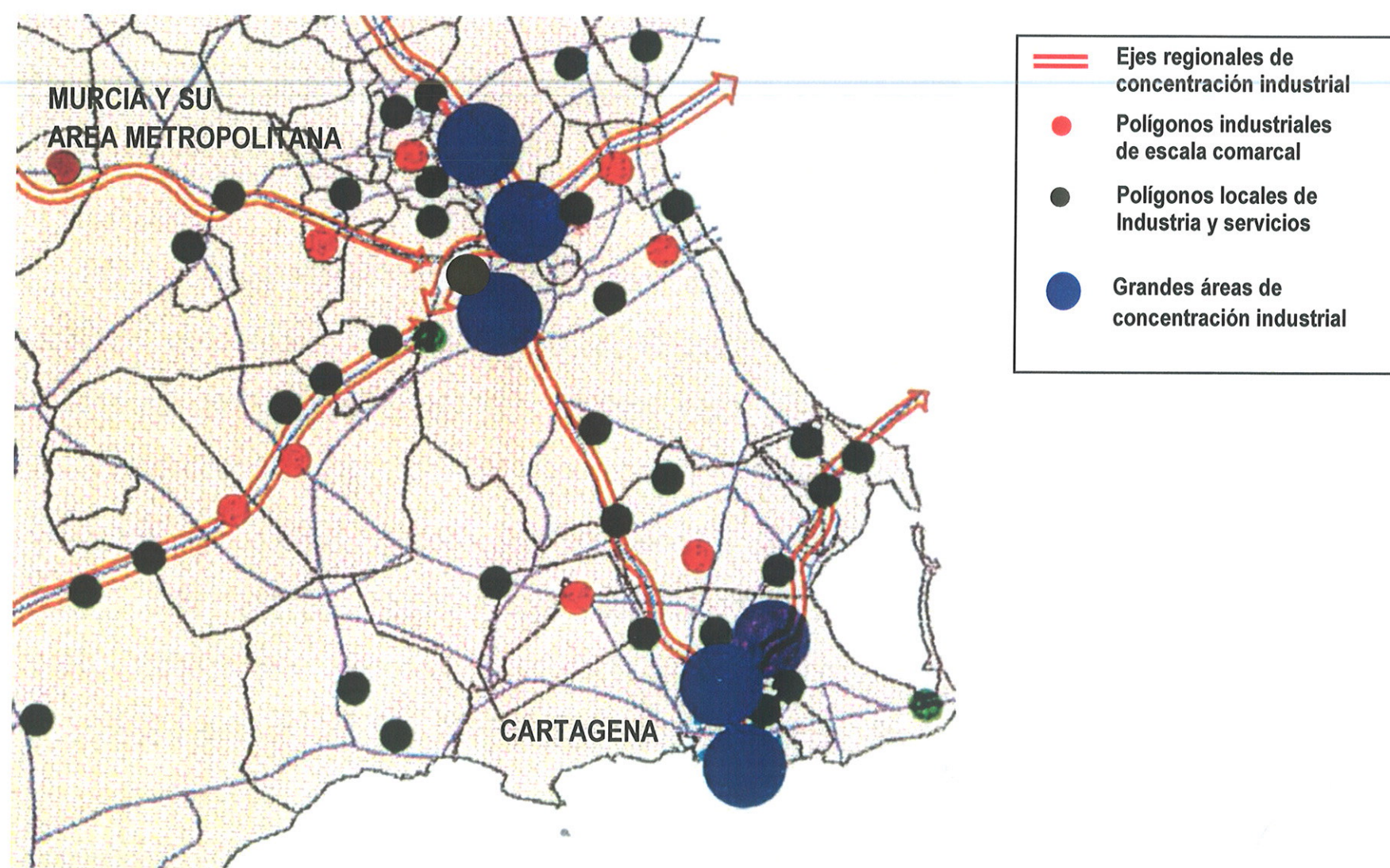


- El resto del sistema urbano, muy concentrado por el reducido número de municipios en la Región, se reparte en un conjunto de ciudades de tamaño pequeño o medio, muy dependientes de Murcia y Cartagena y en menor medida de la correspondiente cabecera comarcal que le domina en su área. Cabe reseñar la debilidad y fragmentación en pequeñas entidades de población o pedanías de reducido tamaño y población, en torno al sistema principal de ciudades que, en muchos casos, constituye un apoyo al soporte de la actividad urbana y la base para la actividad agrícola más dispersa en el territorio.
- Un fenómeno de gran importancia para la Región es el sistema costero de ciudades que agrupa, pese a su poca población estable anual, gran cantidad de población en el periodo estival. Estas ciudades que suponen un sistema todavía inconexo forman, junto con las dos cabeceras regionales y las cuatro ciudades cabeceras comarcales, la base principal del sistema de asentamientos y ciudades de la Región de Murcia.
- Basta citar que sólo dieciséis municipios de la región concentran el 84% del crecimiento de la vivienda y el 77% del crecimiento de la población regional en los últimos veinte años:
 - Murcia, Cartagena como ciudades regionales.
 - Lorca, Caravaca, Cieza, Yecla como cabeceras comarcales.
 - Aguilas, Mazarrón, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar como sistema de ciudades costeras.
 - Alcantarilla, Molina, Jumilla, Torre Pacheco y Totana como sistema de ciudades medias.

1.2.3.2. La dualidad Murcia – Cartagena

Son expresiones de esta dualidad:

- La agricultura y la industria alimentaria son las bases exportadoras de la economía endógena. Este es uno de los principales motores de la economía regional, aparte de la economía industrial que, en el caso de Murcia, están directamente ligadas.
- La refinería de petróleo de Cartagena es, con diferencia, la industria exógena exponente de un tipo de desarrollo industrial muy diferenciado del que tiene lugar en Murcia. Este desarrollo se ha visto aumentado en los últimos años por la concentración de plantas de producción energética de ciclo combinado en el Valle de Escombreras. Cartagena se está convirtiendo en uno de los principales polos nacionales de producción energética.



- Las PYME'S como unidades típicas de la economía endógena, frente al gran tamaño de la industria exógena. La dependencia de los recursos de las primeras, la tipología de espacios industriales, se presenta de modo diferente en los dos tipos de industria con distintas demandas y necesidades.
- El carácter mixto de los mercados con los que opera la industria endógena, frente al mercado marcadamente externo de la industria exógena, que vende gran parte de su producción en el exterior y se abastece de materias primas importadas.
- Ambas economías han seguido una evolución divergente: mientras que la economía endógena ha ido incrementando su importancia gracias al crecimiento de las exportaciones, originando un aumento demográfico y económico y el desarrollo paulatino del sector industrial, la economía exógena ha experimentado un fuerte declive a causa de las continuas crisis en los sectores correspondientes. Sin embargo se está produciendo una cierta reactivación en la industria de Cartagena ligada al sector energético y las posibilidades económicas que se derivan del puerto actual y su futura ampliación.

1.2.3.3. La dualidad del espacio rural: huertas - resto de espacios agrícolas

- Como sistema físico las **vegas** forman los **pasillos de comunicación** natural con las regiones cercanas, quedando las zonas de **secano deslocalizadas** regionalmente y sin posibilidad de fácil integración en sistemas de otra escala. La infraestructura de comunicación se ha apoyado tradicionalmente en las piezas espaciales planas de las huertas, dotándolas de mejor accesibilidad.
- Es también el medio físico, favorable en sus **regímenes hidráulicos y climáticos**, el que beneficia a las huertas respecto a las zonas más áridas.
- El común incremento en la demanda de agua ha sido absorbido directamente por las zonas de huerta, que han mejorado sus niveles y extendido el modelo a sus periferias.

1.2.3.4. El espacio de la huerta, en transformación

Las huertas y vegas forman el modelo más característico de ocupación del suelo y sistema de producción en la Región de Murcia, y es, actualmente, el más dinámico, formando su base económica.

- Se encuentra en transformación hacia un modelo de huerta mixta de gran complejidad.
- La agricultura evoluciona hacia la agroindustria pero con la dependencia del factor agua como la incógnita a despejar. Respecto a esto la demanda en el uso industrial del agua se presenta como comparativamente mucho menor y con una componente más ligada a la depuración, como problema principal, que a la necesidad de nuevos recursos que es el principal problema de la Huerta y la agricultura murciana.
- El modelo de ocupación dispersa del territorio posee gran flexibilidad, pero induce importantes tensiones a corto y largo plazo. En la costa se producen especialmente estas tensiones entre la agricultura modernizada y el sector turístico y en el Área Metropolitana entre la creciente urbanización y las pequeñas explotaciones agrícolas.
- El Trasvase desde su inicio mejoró los regadíos y aumentó la productividad,
- El suelo rústico cercano a las vegas y huertas soporta una presión especial y esto es particularmente cierto en la Costa y en el Área Metropolitana donde las tensiones entre los usos del suelo se hacen más patentes.
- La industria conservera y de manipulación de productos agrícolas - junto con las ganaderías intensivas- ha hecho aparecer nuevos

elementos en este paisaje, tales como los espacios industriales y de servicios en una amplia variedad de escalas y la necesidad de infraestructuras adecuadas.

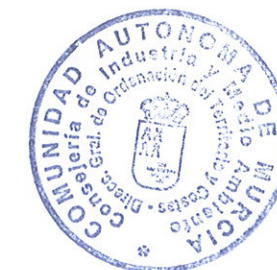
- La huerta forma una base medioambiental y paisajística heredada de extraordinaria riqueza, capaz de sustituir a espacios verdes convencionales, siempre que se respeten sus particularidades productivas y funcionales y que se garantice el suministro del agua como recurso básico. Es en el Área Metropolitana donde hay unas mayores necesidades de compatibilizar ambas funciones, tratando de evitar que la huerta se convierta en un residuo agrícola respecto al crecimiento urbano.
- La huerta no es un modelo homogéneo, es un modelo mixto de usos y ocupaciones del suelo. Aparte de la incorporación de actividades industriales, no puede olvidarse que es también un espacio productivo agrícola, un espacio de ocio y un espacio residencial. Debe prestarse especial atención al problema de localización, suministro y depuración que suponen algunas de estas localizaciones dispersas
- La relación de cercanía espacial de las huertas con los núcleos urbanos es tanto una oportunidad como una desventaja para el desarrollo de áreas de actividad: algunas de estas tendrán que "saltar" la huerta, quedando perjudicada su localización y en cualquier caso pueden suponer incompatibilidades entre algunos usos, tanto por la competencia por el suelo como por la coordinación entre funciones distintas.

1.2.3.5. La actividad turística y la nueva calidad del espacio

- La actividad turística sigue apareciendo como uno de los sectores importantes en el crecimiento de la economía regional. La mejora de la accesibilidad del espacio litoral y el planteamiento de un nuevo marco de actividades mixtas y complejas debe realizarse atendiendo a condicionantes medioambientales y de calidad paisajística.
- Las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral en este sentido son el nuevo marco, para el desarrollo más adecuado en las áreas actualmente ocupadas y en los nuevos desarrollos, deben permitir compatibilizar el desarrollo regional con un modelo más sostenible en la costa, preservando las áreas de mayor valor.
- La definición de las actuaciones estructurantes y de las actuaciones estratégicas y de interés regional en Marina de Cope, así como la definición del papel del nuevo aeropuerto internacional de Corvera como futuro núcleo de acceso a la costa, suponen una clarificación del desarrollo del litoral respecto al marco existente en la etapa anterior de Avance de Directrices de Suelo Industrial (1997).

1.2.3.6. Falta de integración en la Región de las áreas funcionales del Noroeste – Mula, el Altiplano y la Comarca Oriental.

- En estos espacios las dinámicas económicas están alejadas de las del espacio de Vegas y Litoral. Aunque la problemática es diferente en cada una de las áreas, con tendencias regresivas en la zona Noroeste y dinámicas dependientes de la Comunidad Valenciana en el Altiplano, y un crecimiento débil cuando no regresivo en la Comarca Oriental, es necesario incidir en las condiciones de integración (accesibilidad, conexión de dinámicas económicas, dotaciones) con el resto de la Región.
- Si bien en el caso de la Comarca del Noroeste cuenta con las excelentes condiciones de accesibilidad que le concede la nueva autovía, que supone un fuerte apoyo para la explotación de sus productos endógenos y a la localización de nuevas actividades industriales en un área a desarrollar. De este modo la zona del noroeste estaría abriendo una tendencia de localización de actividades productivas en base a esta mayor y más fácil disposición de accesos y suelos más baratos que en las áreas centrales de la región.
- En el caso del Altiplano es diferente, puesto que existe una pujante actividad industrial ligada al sector del mueble en Yecla por su proximidad a las dinámicas de la Comunidad Valenciana y al sector vitivinícola y bodeguero en Jumilla. Cabe esperar que esta dinámica se acentúen en los próximos años por las mejoras de las comunicaciones entre el norte de la provincia de Alicante y del Altiplano con el norte de la Región.
- El caso de la comarca Oriental es más incierto pues su debilidad agrícola, industrial y de población le convierten en área de desarrollo



poco claro, a pesar de que no se halla muy alejada de los principales ejes de desarrollo Murcia Alicante.

1.2.3.7. Fuerte polarización territorial

- **El 70% de la población de la región de Murcia está concentrada en el 30% del territorio (Murcia - Cartagena - Molina de Segura - límite de la Provincia de Alicante).** Este hecho provoca importantes desequilibrios que no han sido compensados con los Planes de Desarrollo Regional:
- Murcia, con su Area Metropolitana de 20 km. de diámetro, el eje Murcia - Cartagena y el de Murcia - Lorca son los espacios clave de desarrollo. La influencia de Murcia, muy descentrada en la ubicación regional, desequilibra toda la parte central y noroeste.
- La industria se agrupa además en las zonas de mayor concentración de población en el entorno de 20 km. de diámetro de Murcia. La concentración de actividades industriales agroalimentarias - principalmente conservas - instaladas históricamente en la influencia del Río Segura y sus afluentes provoca una presión adicional de espacios industriales en la huerta.
- La existencia de infraestructuras terciarias y dotacionales en la zona de Murcia - Cartagena, como las universidades, la Administración Regional, colegios, empresas importantes incide de una forma importante como entorno de emigración de las poblaciones de otros municipios de la Región.

-  GRANDES NUCLEOS URBANOS
-  POLIGONOS COMARCALES
-  POLIGONOS LOCALES
-  GRANDES ÁREAS DE CONCENTRACIÓN INDUSTRIAL
-  PRINCIPALES EJES DE DESARROLLO REGIONAL



Estas dos áreas agrupan la mayor parte de las áreas industriales de mayor peso y la presencia de actividades más innovadoras. En especial el modelo de desarrollo definido por el anterior Avance de Directrices de Suelo Industrial (1997) y el reflejado en el Plan General de Murcia suponen una apuesta por la creación en estas dos áreas de los núcleos

- industriales más innovadores de la actividad económica e industrial regional.
- La integración de las dos ciudades en las dinámicas costeras y del eje interior de desarrollo del triángulo Alicante Murcia Cartagena que agrupa a casi dos millones de personas le dan el potencial propio de una de las mayores aglomeraciones regionales de población del país.
- Sólo una adecuada política de equilibrio regional en materia de suelo industrial e infraestructuras puede suponer una desconcentración de las dinámicas de acumulación de inversiones en estas dos importantes áreas regionales



1.3. El marco medioambiental

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

La región de Murcia contiene una gran variedad de paisajes. Este interesante medio geográfico y natural se ve, en ocasiones, condicionado por factores externos que afectan al medio ambiente. Por ello, es necesario analizar algunos de los factores y sus efectos sobre el medio ambiente en la Región de Murcia:

- **Desertización, erosión del suelo e inundaciones:** fruto de un clima árido y seco. Ocasionan el 83% de las pérdidas en la Región por riesgos geológicos. Las zonas más afectadas son la cuenca del Guadalentín, cuenca de la Rambla del Judío y las cuencas con vertientes al mar.
- **Medio forestal y Espacios Naturales** frágiles y de gran valor ambiental, su preservación es clave para el sistema medioambiental de la región.
- **Contaminación atmosférica:** en el entorno de la Bahía de Cartagena y el Valle de Escombreras, por cercanía de las áreas industriales existen problemas ocasionales por la capacidad dispersante de la atmósfera en esta área.
- **Medio ambiente urbano:** La ocupación de las huertas por tejidos residenciales y productivos condiciona un legado ambiental y paisajístico de gran valor.
- **Aguas continentales:**
Contaminación orgánica de algunos tramos de ríos y aguas subterráneas por vertidos puntuales urbanos, agrícolas e industriales.
Contaminación por uso de fertilizantes y plaguicidas agrícolas.
- **Residuos sólidos:** necesidad de avanzar hacia el tratamiento integral de residuos en todos los municipios.

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 más equilibrado.

1.3.2. 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 (Banamor, 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.

1.3.3. 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 muy importante de los recursos subterráneos
 - Los problemas motivados por las nuevas técnicas de obtención de recursos: la desalación por su coste y los trasvases por su larga tramitación, necesidad de grandes obras de infraestructuras y el proceso muy dilatado de implantación.
- Sin embargo esto afecta en su mayor medida a la agricultura que demanda mayores cantidades de recursos hídricos que la industria y el abastecimiento urbano.
- En el caso del suministro urbano y de la industria la naturaleza del problema es distinta:
 - En el primero no se producen problemas importantes de suministro porque éste se halla garantizado por prioridad legal y por las inversiones realizadas y previstas para los próximos años.
 - En el caso de la industria los volúmenes de agua requeridos son 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.
- En el caso de la industria se evalúan como problemas mayores en relación al medio hídrico:
 - La captación puntual a través de pozos de aguas subterráneas (singularmente en algunas industrias conserveras, mataderos, de industrias cárnicas de fabricación de pasta de papel a partir de captaciones cuya finalidad es la reducción de costes) con la consiguiente afección a los recursos subterráneos.
 - La degradación de la calidad de las aguas vertidas que en algunos casos condicionan los procesos de depuración y tratamiento de éstas en la red de depuradoras,
- Problemática toda ella que se verá subsanada con la aplicación de distintos Programas.

1.3.4. Los espacios naturales en la Región de Murcia

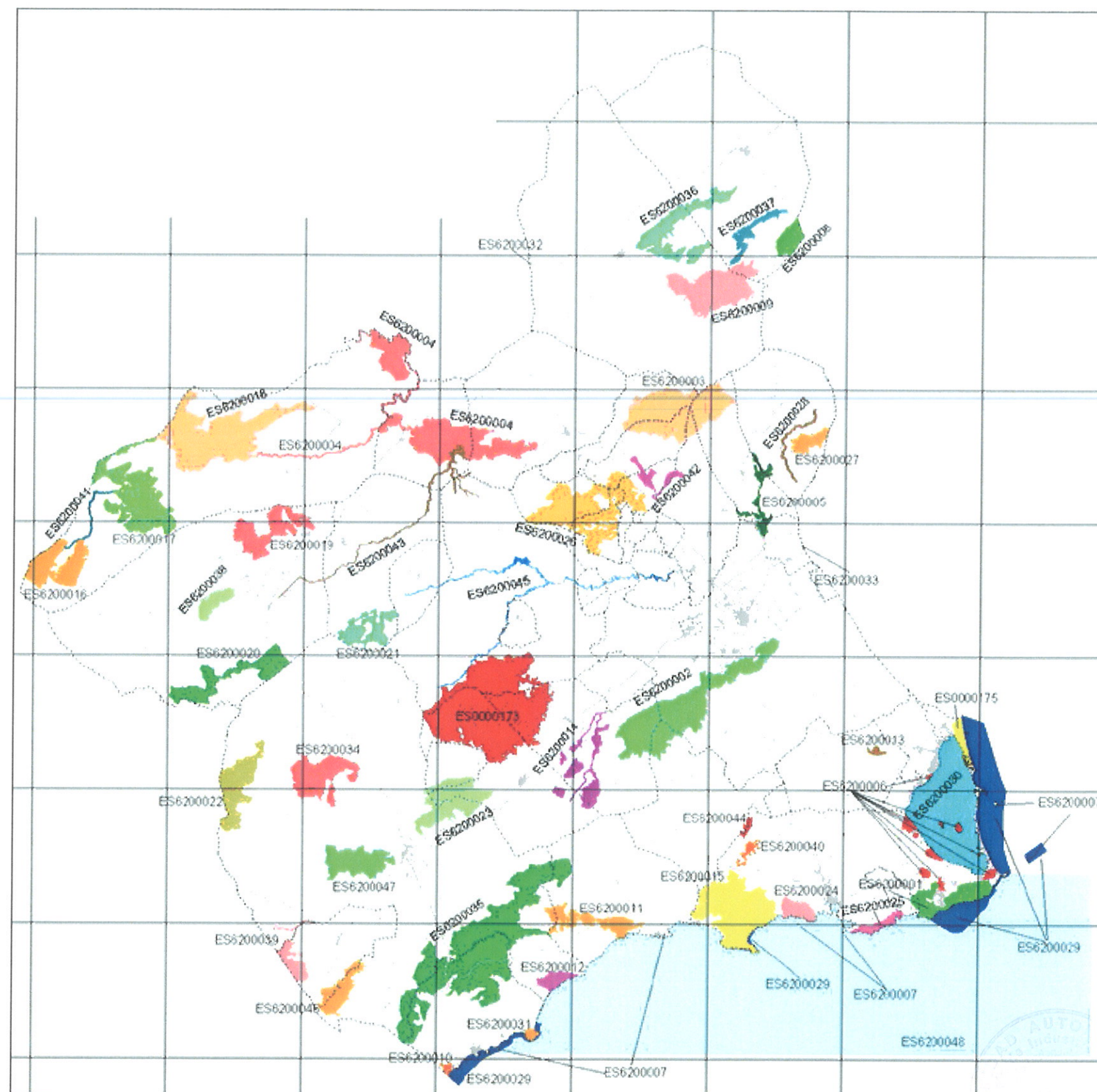
- La Región de Murcia pese a su acusada aridez, elevadas temperaturas e irregular régimen hídrico configura un espacio regional con numerosos espacios naturales interés ambiental en sus llanuras valles, depresiones y zonas costeras.
- Los espacios Naturales de la región estaban protegidos y regulados por la Ley 4/1992 de Ordenación y Protección del Territorio, aspectos que no han sido derogados por la vigente ley del suelo 1/2001. Esta nueva ley establece en su Disposición Adicional Tercera, que "los límites de los E.N.P. incluidos en la Disposición Adicional Tercera y Anexo de la Ley 4/92, se entenderán ajustados a los límites de Lugares de Importancia Comunitaria a que se refiere el Consejo de Gobierno de 28 de junio de 2003.
- 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 sobre ellos traducido tanto en incendios como en vertidos, presiones urbanísticas...
- 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)
 - Espacios Naturales Protegidos (Parques Regionales, Reservas Naturales, Paisajes Protegidos y otros espacios naturales sin figuras de protección)
 - 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 presentan en los siguientes cuadros
- Se han designado un conjunto de cincuenta Lugares de Interés Comunitario susceptibles 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.
- En las siguientes dos páginas se detallan 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 Pila	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 Cagitan	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
Almenara -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 Lavía	2.153
Sierra del Gigante	3.664
Sierra de la Tercia	4.925
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



1.4. Las infraestructuras territoriales: estado actual y previsiones

1.4.1. Las infraestructuras de interrelación regional

1.4.1.1. Una Región con desigual conexión con su entorno regional e internacional

La Región de Murcia, dentro del contexto español, se localiza en una situación geográfica periférica. **La insuficiencia de infraestructuras de transporte ha sido una constante en la moderna historia de Murcia y se ha configurado en un condicionante de su desarrollo.**

La orientación exportadora de la agroindustria murciana, el desarrollo de los espacios industriales y las necesidades de importación de materias primas exigen, un excelente sistema de transportes y comunicaciones, indispensable para el desarrollo del turismo y la mejora de la posición relativa de Murcia para atraer inversiones y nuevas actividades.

Todas estas perspectivas han estado muy limitadas por la situación de las infraestructuras de transporte, **lo que ha dejado a Murcia relativamente al margen de los principales ejes de comunicación que han ido estructurando progresivamente el espacio español y europeo**, tanto respecto al tráfico aéreo como en relación con la red viaria y ferroviaria.

En la actualidad el sistema de infraestructuras viarias de la Región de Murcia han cambiado incluso la fisionomía de la Región, y los últimos años han sido claves por la culminación de algunos de los sistemas de comunicación que estaban pendientes, y por las tendencias hacia la renovación del sistema ferroviario y aeroportuario.

- Podemos hablar de la configuración del sistema de comunicaciones por carretera en la Región, desde una situación inicial de aislamiento, en tres etapas de cambios:
 1. Autovía A7 - N340, que incorporó la ciudad de Murcia al corredor mediterráneo y articuló las relaciones este – oeste hacia Andalucía, a través de los polos de Alhama, Lorca y Puerto Lumbreras.
 2. Autovía entre Cieza y Cartagena N-301, ha sido completada ya en su totalidad con el tramo límite provincia de Murcia – Albacete (A-301) y Cieza y Murcia (Autovía N-301) paralela a la antigua carretera nacional N-301. Se unía con anterioridad a este eje principal las conexiones internas de la región de Murcia con Cartagena y de Murcia con San Javier y el Mar Menor, conectando las tres principales áreas regionales. Las comunicaciones en el Corredor Mediterráneo y la relación con el centro peninsular están resueltas ahora de manera favorable.
 3. La tercera etapa, destinada a la formación de nuevos ejes territoriales: la autopista A-37 Alicante – Cartagena, ya concluida, que articula las relaciones con el territorio turístico litoral desde el aeropuerto, y va a completarse en un futuro inmediato hasta Vera (Almería). La autovía del Río Mula-Noroeste C-415, ya terminada articula la relación del centro regional con los núcleos más importantes del Noroeste.

Las necesidades actuales están en la mejora del sistema de relación e integración de los polos de segundo orden: Yecla y Jumilla con la

autovía Murcia – Albacete (N-344), Alhama con Cartagena (M-602), Fuente Alamo y Torre Pacheco, el nuevo eje transversal norte de comunicación entre la Comunidad Valencia y Andalucía desde Yecla hasta Caravaca (C-3314), el eje Yecla-San Javier (C-3223, MU 412; MU-301) la conexión de todas las comarcas con la red viaria básica; la construcción de la red viaria del entorno metropolitano de Murcia ciudad; la compatibilización del desarrollo de las infraestructuras con el respeto ambiental...

- En el caso del ferrocarril, las comunicaciones con el interior de la Península y la relación con el sur -con la red actualmente cortada-, son especialmente deficientes. La red ferroviaria se encuentra en un bajo nivel de integración dentro de los grandes ejes nacionales y transnacionales del transporte ferroviario y presenta graves deficiencias desde el punto de vista de la infraestructura.

Sin embargo, la inclusión de la Región de Murcia en la Red Nacional de Alta Velocidad, y del tramo Alicante – Murcia en la red transeuropea de transportes han supuesto un decidido impulso a la mejora del sistema ferroviario de la Región que ahora se está en fase de planificación avanzada.

1.4.1.2. Aeropuertos

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 existe el proyecto para poner en marcha un nuevo aeropuerto comercial en la Región. La constitución en el año 2001 de la Sociedad para el desarrollo del nuevo aeropuerto internacional de Corvera-Valladolises, en el área del Campo de Murcia, abre una nueva etapa en el desarrollo de una infraestructura propia de comunicación nacional e internacional para la región.

1.4.1.3. El Puerto de Cartagena

El Puerto de Cartagena es el puerto marítimo de la Región murciana 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 tráficos de graneles, mercancías peligrosas, productos contaminantes, contenedores, etc. La dársena de Cartagena, más integrada en la ciudad se reserva para tráficos "limpios":

La gran industria ubicada en el Puerto de Cartagena pertenece al sector del refino de petróleo, de fertilizantes y de construcción naval, mientras que también existe una pequeña industria, representada por los materiales de construcción, los productos químicos y la transformación de productos metálicos. En la última década, **la crisis experimentada por la industria pesada tiene fuertes repercusiones sobre Cartagena**, tanto sobre su puerto - que siendo en 1975 el 2º puerto nacional en tráfico, pasó al décimo en 1994 - como sobre la situación socioeconómica del área.

- La crisis principal es la que se produce en el sector del petróleo por disminución en el consumo y demanda de productos refinados medios y ligeros en lugar de pesados.
- El sector de los fertilizantes padece una crisis estructural en todo el ámbito de la U.E., en proceso de reestructuración. Una situación similar se

da en la construcción naval.

La mayoría de los tráficos (cerca del 90 %) del Puerto dependen de la industria pesada implantada en el entorno portuario: REPSOL Petróleo, REPSOL Butano, factorías de fertilizantes, silos de cemento....que se abastecen a través del puerto y dan salida a su producción por la misma vía.

Aunque las repercusiones de la crisis han sido notables en el Puerto de Cartagena, **actualmente se empieza a notar una cierta mejoría y recuperación de expectativas:**

- La planta de gas natural de ENAGÁS ha sido abierta de nuevo en 1995. Mantiene su capacidad inicial de 25.000 metros cúbicos hasta que se termine la construcción del gasoducto Cartagena-Orihuela. Posteriormente multiplicará su capacidad de y se convertirá en uno de los nodos principales del sistema gasístico español.
- La empresa FERTIBERIA tiene previsto invertir en la planta de amoníaco de Escombreras 7,81 millones de euros, y recolocar parte de los excedentes de plantilla.
- Por su parte, la multinacional General Electric ha puesto en marcha en el año 95 una factoría en Cartagena (producción de materiales plásticos y derivados).

Por lo tanto, el Puerto de Cartagena se revela como una pieza clave de la economía de la comarca e importante núcleo aportador a la economía regional, y las potencialidades que encierra para la Región de Murcia el disponer de sus privilegiadas infraestructuras hace que resulte necesaria la acción conjunta de las autoridades portuarias, regional y local para desarrollar al máximo dichas potencialidades de manera que reviertan positivamente sobre el área de Cartagena y toda la Región.



1.4.1.4. Inserción de la región de Murcia en el sistema logístico español y europeo

Murcia se enclava en el eje más dinámico de la península, el Eje Mediterráneo. **El índice logístico² de Murcia es intermedio, pero se encuentra sometido a las fuertes tendencias concentradoras de Valencia y, secundariamente, de 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)						
	Entradas		Salidas		Total	
Ferrocarril	1.675	0,01%	1.675	0,10%	3.350	0,02%
Carretera	29.409	0,19%	30.622	1,75%	60.031	0,35%
Marítimo	15.463.501	99,80%	1.713.139	98,15%	17.176.640	99,63%
Aeronaves	-	-	-	-	47	0,0002%
Total	15.494.585	100%	1.745.436	100%	17.240.068	100%

Fuente: Anuario estadístico 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.
- **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 10 millones de toneladas de mercancías anuales - un 30% del tráfico total.

Murcia pertenece al Arco Mediterráneo Español, "el sistema de asentamientos más extenso, dinámico, variado y mejor distribuido de este país; y por supuesto, el único que podría ser considerado como un verdadero "eje logístico de primer orden", análogo a los existentes en otros espacios europeos de mayor desarrollo". En el Arco Mediterráneo se encuentran dos de los tres principales nodos del país: Barcelona y Valencia.

El municipio de Murcia y los municipios situados en su área de influencia próxima concentran una parte importantísima del sector del transporte. Así, **las pautas de localización de la oferta de transporte en la provincia de Murcia muestra una tendencia similar a la de la distribución de la población, las actividades industriales y las actividades agrícolas**, concentrándose en el área de Murcia, Cartagena y Lorca, siendo la primera la que ostenta un papel preponderante.

² El índice logístico indica la capacidad de atracción/generación de flujos de transporte y actividades logísticas, expresado en porcentaje sobre el total peninsular.

1.4.2. Las infraestructuras regionales de transporte

1.4.2.1. Estructura viaria regional

La red de carreteras de la Región de Murcia está integrada por vías de ámbito estatal, regional, comarcal y local. En su diseño, la red de carreteras de la Región reproduce el diseño radial de la red nacional, teniendo como su centro en la capital murciana, estando desigualmente repartida en el territorio

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 y han de mallar, en un futuro inmediato, sus principales ciudades con la Meseta y Madrid, y con el eje costero hasta Alicante.

- 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 A-301 Madrid Cartagena y N-340 Autovía Murcia Lorca y su prolongación con la autopista del Mediterráneo (A-7) hasta el límite con la provincia de Alicante, 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 San Javier-Cartagena-Mazarrón-Aguilas, N-344 Yecla-Jumilla, N-342 Puerto Lumbreras-Granada, N-343 Cartagena-Escombreras, y N-345 La Unión-Portman) complementan las dos carreteras anteriores, creando itinerarios alternativos en el Corredor del Mediterráneo (N-332, N-344 y N-342) o prolongando la R.I.G.E. para dar acceso a las dársenas de Escombreras y Portman (N-343 y N-345).

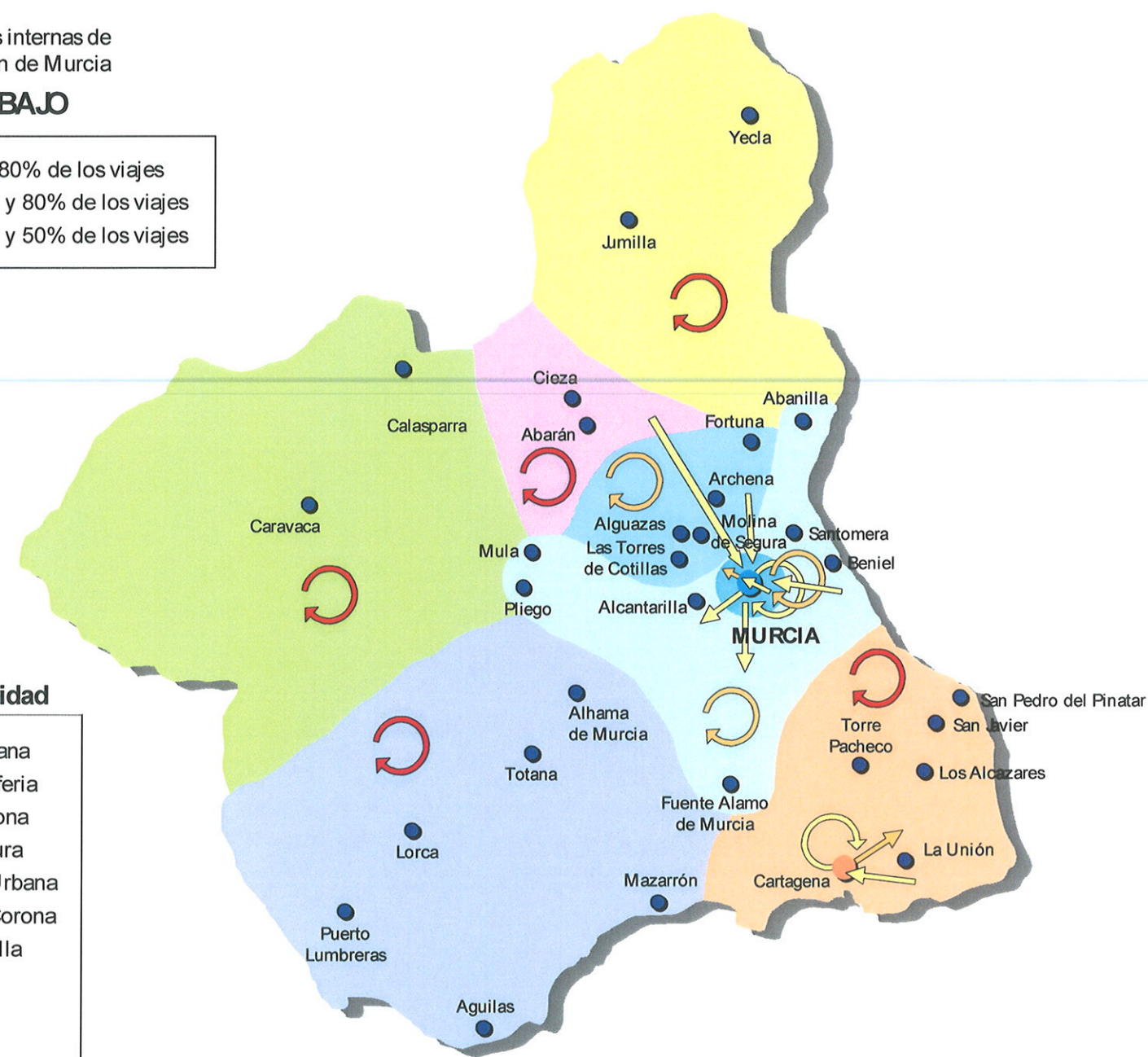
Principales relaciones internas de movilidad en la región de Murcia

MOTIVO: TRABAJO

- Mayor de 80% de los viajes
- Entre 50% y 80% de los viajes
- Entre 10% y 50% de los viajes

Áreas de Movilidad

- Murcia Urbana
- Murcia Periferia
- Murcia Corona
- Molina Segura
- Cartagena Urbana
- Cartagena Corona
- Yecla - Jumilla
- Cieza
- Caravaca
- Lorca



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 uno 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 aparecen como fuertemente regresivas y crecientemente alejadas de la dinámica económica del espacio central.
- 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 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 de 1994 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.
- La integración de las áreas extremas Noroeste y Altiplano en las otras dinámicas regionales, tanto con el centro regional metropolitano, como con las zonas de costa del Litoral y el Mar Menor y del Valle del Guadalentín.
- La integración indicada en el Programa de Carreteras se está consiguiendo, a través de las siguientes infraestructuras:
 - Autopista Alicante-Cartagena A-37 (ya concluida)
 - Autopista Cartagena-Vera (en fase de estudio Informativo)
 - Autovía del Noroeste (ya concluida)
 - Autovía de Santomera-San Javier desde la A-7 (en fase de proyecto)
 - Autovía de acceso a Mazarrón desde la A-340 (en fase de proyecto)
 - Autovía de conexión desde la N-340, Alhama con el Campo de Cartagena (en fase de proyecto)
 - Acondicionamiento de la C-3314 de la A-301 a Jumilla (en construcción)
 - Autovía Murcia-Fuente la Higuera (N-344) (en fase de estudio)

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 Área Metropolitana cuya red viaria de alta capacidad debe ser desarrollada por una serie de actuaciones en la zona del Reguerón y del eje Yecla San Javier en el tramo entre Santomera y Beniel (MU 303, MU 301).
- El desarrollo de una red de acceso adecuada a Cartagena y su campo para lograr una vertebración adecuada entre Cartagena y sus pedanías colindantes y municipios limítrofes (MU 332-1, MU-602, MU 311, etc) con un incipiente grado de metropolitanización.
- 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.

1.4.2.2. Accesibilidad a áreas industriales. Los aparcamientos de camiones.

Las mejoras que se están produciendo en la red de transporte van a mejorar radicalmente la accesibilidad a las principales áreas industriales, situadas generalmente en el área de influencia de los dos ejes estructurantes (de la A-301 y N-301 y de la A-7 y N-340)

- La construcción de la autovía Murcia-Albacete (A-301) ha cambiado ya significativamente las posibilidades de acceso rápido a las áreas industriales de la Vega Alta del Segura y Norte de Murcia cercanas a este eje.
- Cartagena se ha beneficiado igualmente en sus comunicaciones con el interior peninsular; la accesibilidad desde Alicante ha mejorado notablemente con nueva (A-37) Alicante Cartagena.
- En el corredor de la A-7 Alicante-Murcia la accesibilidad ha pasado en general a ser muy buena frente a la situación anterior.
- El área de Yecla continua desvinculado del centro regional, circunstancia que cambiará con las nuevas posibilidades de acceso desde la autovía Murcia-Albacete (N-334) y con el desarrollo del futuro eje norte desde Villena hasta Caravaca y Venta del Olivo.
- La accesibilidad en el área de la Huerta de Murcia depende de la realización de las infraestructuras propuestas en su Plan General. Concretamente la realización de la Variante Sur, que de servicio a las pedanías del sur (Autovía del Reguerón), es fundamental para la estructuración de un espacio bien comunicado.
- Igualmente el área de la Huerta de Murcia y la Huerta de la Vega Alta necesita la mejora de sus viarios secundarios, o en algunos casos, reconsiderando la localización de áreas industriales ligadas directamente a zonas urbanas y de huerta
- En la Comarca del Noroeste la conclusión de la del Río Mula (C-415) ha sido fundamental, para dotar de una accesibilidad aceptable a una zona actualmente bajo mínimos.
- Desde la elaboración de Avance de las Directrices de Suelo Industrial, no se han realizado nuevas actuaciones de creación de más aparcamientos de camiones subvencionadas por las Dirección General de Transportes de la Comunidad Autónoma aunque han sido aprobados los nuevos aparcamientos de Caravaca, de mayor tamaño y el de Pliego de dimensiones más reducidas. Las demás actuaciones aprobadas se limitan a la mejora de los actuales como la reposición de firme aprobada en el aparcamiento de camiones de Jumilla.

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

Aparcamientos municipales de camiones subvencionados por la D.G. de Transportes y Puertos

MUNICIPIO	UBICACIÓN	Nº PLAZAS
Los Alcázares	N-332 hacia Cartagena	20
Alhama de Murcia	Polígono de las Salinas, 2º 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
Ceutí	Ctra. a Mula	40
Fuente Alamo	Ctra. a Balsapintada	S / D
Jumilla	Ctra. a Murcia	60
Murcia	Javalí Nuevo (ctra N-344)	80
Santomera	Ctra. a Alicante	15
Caravaca	-----*	S / D
Pliego	-----*	S / D



1.4.2.3. La red ferroviaria de la Región

Principales rasgos característicos de la red y servicios ferroviarios en la Región de Murcia

- La red de ferrocarriles de la Región de Murcia tiene 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 debe replantear 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.).
- Los mejores tiempos de viaje lo consiguen los trenes TALGO, que en condiciones normales necesitan algo menos de dos horas para hacer el recorrido Murcia – Albacete y cuatro horas y quince minutos en el trayecto Murcia - Madrid. Sin embargo, hay una gran variación en los tiempos de viaje de los trenes en este tramo, con diferencias de veinte minutos debidas al mayor o menor número de paradas y a las restricciones que impone la vía única al cruce de trenes.

Con el actual nivel de servicio el ferrocarril está dejando de ser un competidor activo en el mercado de transporte y viene quedando limitado, desde hace años, a ciertos tráficos cautivos. El Plan Director de Infraestructuras propone actuar sobre tres ejes principales de actuación dentro de las fuertes inversiones de ferrocarril previstas en todo el estado para los próximos años:

- La nueva línea de Alta Velocidad que une el corredor Madrid-Cuenca-Valencia-Alicante-Murcia que supondrá una significativa mejora de las conexiones de la Región con el Centro peninsular y con la Comunidad Valenciana.
- La reapertura del corredor mediterráneo hacia Almería y su modernización y electrificación para conectar Murcia y Andalucía oriental con la Comunidad Valenciana.
- La mejora de la conexión de Murcia con Albacete a través de la variante de Camarillas.

Murcia y la red de Alta Velocidad Española

La inclusión de la Región de Murcia en la red nacional de Alta Velocidad ha supuesto un auténtico espaldarazo para el desarrollo económico de esta Comunidad. El transporte ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías va a adquirir mayor importancia en los próximos años, debido al impulso que se está dando desde las diferentes administraciones a este modo de transporte como alternativa a la carretera. Además, el transporte de viajeros en Alta Velocidad ha demostrado ser altamente competitivo en trayectos de media distancia (400-700 Km.), como es el caso de las distancias existentes entre Murcia y los principales núcleos del país (Madrid, Valencia y Barcelona).

Además, la integración de la Región de Murcia en la red nacional de Alta Velocidad supone la mejora de las comunicaciones con el centro peninsular pero fundamentalmente su auténtica vertebración en el corredor mediterráneo. Con la propuesta de conexión a Andalucía se completaría este proceso de integración en una de las áreas de mayor potencial de desarrollo económico y demográfico en el futuro.

La demanda actual de transporte de viajeros por ferrocarril en la línea Murcia - Madrid alcanza la cifra de medio millón de viajeros, y sigue en aumento porque se considera una de las líneas más rentables. Con la conexión a la red de Alta Velocidad, las previsiones proporcionan una cifra de demanda superior a 1,5 millones de viajeros al año.

La Región de Murcia va a tener una conexión mediante Alta Velocidad con Madrid. Este trazado definitivo entre la Región de Murcia y la Comunidad Valenciana (AVE del Levante), que unirá Madrid, Cuenca, Albacete, Murcia, Alicante, y Valencia. interiormente se encuentra muy



avanzado el Estudio los trazados y corredores de continuidad de la red de Alta Velocidad hacia Cartagena y Lorca

La solución que se maneja partiría de Madrid – Cuenca - Motilla del Palancar como eje principal. A partir de Motilla del Palancar se bifurca a Valencia y Castellón por un lado y hacia Albacete - La Encina - Alicante y Murcia por otro. Con esta opción, el tiempo de recorrido entre Madrid y Murcia es de 1 h 51 min. El coste total de esta opción se estima en torno a los 5.401 millones de euros.

Sobre esta opción, el Ministerio de Fomento ha propuesto una modificación para evitar el impacto medioambiental en la zona sudeste de la Comunidad de Madrid. La alternativa es utilizar el trazado de la línea de Alta Velocidad Madrid - Sevilla hasta Aranjuez, para posteriormente desviarse por Tarancón hacia Cuenca.

Esta solución es la menos ventajosa para la Región de Murcia, porque supone el tiempo de viaje más elevado, y, a su vez, es la opción defendida por el Ministerio de Fomento, pues considera una prioridad la entrada en la Región de Murcia de la Alta Velocidad a través de Novelda. El tramo de Alta Velocidad Murcia - Novelda es considerado como imprescindible por el Ministerio de Fomento y su aprobación está prácticamente asegurada. Parece ser que la opción defendida por el Ministerio de Fomento es conectar el AVE sólo por Novelda.

Por lo que respecta a la conexión con el corredor Mediterráneo, está previsto que todo él sea adaptado para la Alta Velocidad. De esta forma, los trenes procedentes de Cartagena/Murcia, Alicante, Valencia y Castellón conectarán con las vías del AVE Madrid - Barcelona, actualmente en construcción. De esta forma, el tiempo del viaje entre Murcia y Barcelona, que actualmente es de 7 horas, pasará a ser de 3 horas. Por otra parte, está previsto la realización de los estudios relativos a la conexión de Murcia con Almería a través de Lorca mediante la línea de Alta Velocidad.

Existen estudios de viabilidad por parte de la Junta de Andalucía para la reapertura de la línea tanto para línea de pasajeros prolongando los servicios Euromed, como para el transporte de mercancías hortofrutícolas desde El Egido, Campohermoso y Nijar. Esta línea se recoge tanto en los Planes de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento como de la Junta de Andalucía.

La línea Chinchilla - Murcia consistiría en construir la variante de Calasparra para evitar el embalse de Camarillas y adaptar el trazado y la vía para velocidades de 160 km./h, manteniendo el actual esquema de vía sin electrificar. Esta actuación que está vinculada a las inversiones del Ministerio de Fomento y el GIF en los ramales principales del corredor de Alta Velocidad Madrid Levante supondría, de llevarse definitivamente a cabo, una mejora de la conexión directa de Murcia y Albacete aunque no mediante una línea directa de Alta Velocidad y reducir el problema actual que supone la línea en el embalse de Camarillas por las bajas prestaciones en este punto.

Se considera del máximo interés reforzar el servicio de cercanías y regionales, proceder al acondicionamiento de estaciones y suprimir pasos a nivel. Otras actuaciones enmarcadas dentro del proceso de modernización de la red ferroviaria consisten en el acondicionamiento de estaciones y la supresión de pasos a nivel (en la Región de Murcia se han identificado 12 pasos a suprimir, con un coste de 1,50 millones de euros por actuación).

En la Región de Murcia existe una línea de ferrocarril de vía estrecha, con el trayecto Cartagena - Los Nietos. Una acción que contribuiría al desarrollo turístico del área de Cabo de Palos y del Mar Menor sería la prolongación de esta línea hasta esos destinos. De esta forma se transformaría esta área, combinando el uso turístico que en la actualidad tiene con un incremento del uso residencial.

1.4.2.4. El transporte ferroviario de mercancías

El ferrocarril desempeña en el transporte de mercancías un papel en gran medida complementario del que juegan el puerto de Cartagena y el transporte marítimo.

Las principales funciones en el transporte de mercancías son:

- La entrada de inputs para el sector agro-alimentario: abonos para la agricultura y cereales-pienso para la industria de la alimentación.
- La entrada de inputs para la industria de transformados metálicos: productos siderúrgicos.
- La salida de abonos y de productos energéticos: productos de las industrias situadas en el enclave de Escombreras.

El papel marginal del transporte en contenedores revela que la mercancía general no suele utilizar este modo de transporte. En gran medida el limitado papel del ferrocarril en la región se explica por dos razones:

- a) Una primera razón condiciona del todo tanto la trayectoria histórica como la perspectiva de futuro: Murcia es una región de confín para el ferrocarril, sobre todo si se tienen en cuenta la estructuración radial con centro en Madrid y la barrera que supone la frontera con Almería, provincia ésta aún peor situada desde el punto de vista geográfico.
- b) Una razón en parte subsidiaria se encuentra en las infraestructuras ferroviarias: son particularmente pobres en la región, con vía única casi en exclusiva, sin electrificar, con numerosos pasos a nivel que constituyen puntos de estrangulamiento para la red al reducir la velocidad comercial de los servicios.

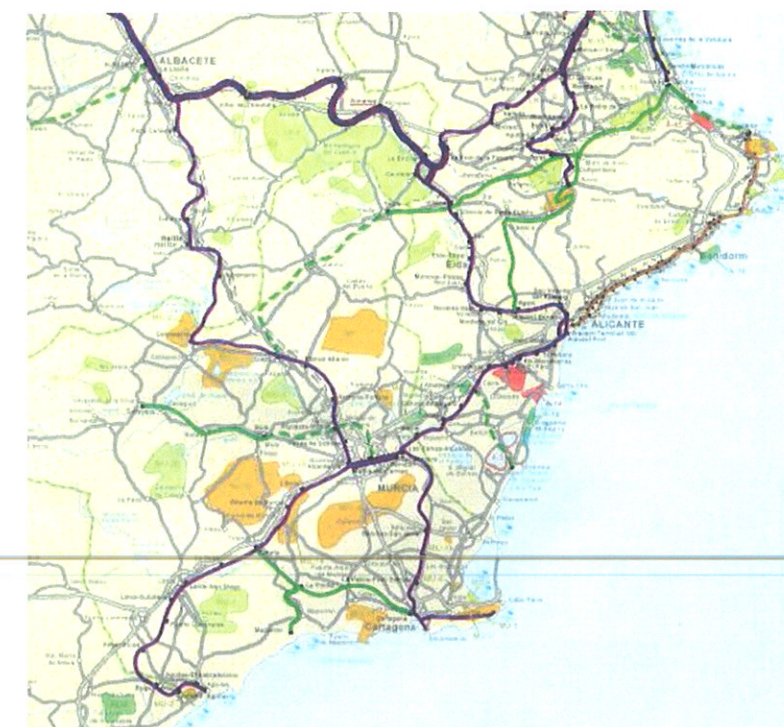
Este tipo de tráfico es gestionado por la UN Cargas de RENFE. Las cifras por tipos de productos disponibles para 1993, 1994 y 1995 certifican que los principales movimientos en vagones completos corresponden a los siguientes (cifras de 1995): Butano (258.033), Abonos (20.575), Cereales (5.373) y Productos siderúrgicos (66.908).

El transporte ferroviario de contenedores (cargas en transporte combinado) presenta en Murcia unos valores bastante reducidos, puesto que el transporte ferroviario de Murcia, al igual que el transporte marítimo, se centra en los productos citados anteriormente.

Tendencias en el transporte de mercancías por ferrocarril:

Los movimientos en vagón completo presentan en la región una serie de características:

- a) Existe un desequilibrio marcado entre las salidas de productos de la región y las entradas que ésta recibe anualmente.
- b) Ocasionalmente estos desequilibrios se reducen, pero a continuación vuelven a aumentar. Esto constituye un factor disuasorio para el ferrocarril, que depende en gran medida, para su viabilidad económica como medio de transporte de mercancías, del equilibrio entre ambos sentidos de tráfico, es decir, de evitar los retornos en vacío y, por lo tanto, los costes de posicionamiento de vagones para reemprender el tráfico en su principal punto de origen.
- c) Madrid y Castilla - La Mancha son los destinos principales (suman entre el 75 y el 80%), con la Comunidad Valenciana en tercer lugar (las tres reúnen el 85% de los movimientos de salida desde Murcia, aproximadamente).
- d) En sentido entrada el primer lugar destacado es para Madrid, siguiéndole varias regiones en lo que es un tráfico general bastante más disperso que el de salida: aparecen el País Vasco, el Principado de Asturias, la Comunidad Valenciana y Castilla - La Mancha en los lugares siguientes.



**RED FERROVIARIA EXISTENTE EN MURCIA Y
LAS COMUNIDADES LIMITROFES**



- e) Por último, hay que constatar que la crisis económica general y la posterior recuperación de los ritmos de crecimiento del PIB tienen un reflejo bastante exacto en la evolución de los tráficos globales.

La estación ferroviaria de mercancías de Nonduermas³

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.

El área de tratamiento de contenedores está compuesta por 2 vías de recepción - expedición, 2 vías de carga/descarga, una playa de contenedores de 2.500 m² de superficie, una grúa Luna

Además, **dentro de la Estación de Nonduermas se localiza la Aduana de Murcia**, trasladada allí desde Blanca - Abarán -su ubicación original-, desde diciembre de 1993, en que RENFE y la Cámara de Comercio y Navegación de Murcia, ésta última en su calidad de gestora de la Aduana de Murcia, suscribieron un acuerdo para la cesión de espacio e instalaciones en la estación de Nonduermas para el traslado de la instalación aduanera. El período de cesión se estableció en tres años prorrogables a partir de 1994.

Las instalaciones de la Aduana constan de:

- 600 m² de oficinas en un edificio en dos plantas. Allí se ubican los laboratorios del Soivre y fitosanitario, el personal de la Cámara, funcionarios de Aduanas y Guardia Civil, transitarios y agentes de aduanas.
- Un almacén de 500 m² dotado de muelles.
- Una superficie de depósito cubierta.
- Área para atraque de vehículos de 2.500 m²

Por lo tanto la integración intermodal de la Estación de Nonduermas y el CIT, 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 CIT 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.**

³ Actualmente están en estudio los posibles trazados de la red de Alta Velocidad en el oeste de la ciudad de Murcia, y el traslado de la terminal de mercancías a una situación adyacente al Centro Integrado de Transportes de Murcia, en el mismo área.

1.4.3. Las infraestructuras hidráulicas y energéticas

1.4.3.1. Las infraestructuras hidráulicas

Principales problemas que afectan a la **calidad de las aguas en la región de Murcia**:

- Invariantes: irregularidad de lluvias, escasez, avenidas, sobreexplotación de acuíferos...
- Los recursos hídricos propios (superficiales y subterráneos) están sobreexplotados.
- Los trasvases suponen una fuerte dependencia de políticas exteriores.
- Los aportes del trasvase Tajo-Segura son inferiores a lo demandado.
- Necesidad de altos niveles de inversión en infraestructuras hidráulicas.
- Alta presión urbana y agrícola sobre los cauces.
- El modelo disperso de ocupación del territorio dificulta la gestión del agua.
- Contaminación de la red fluvial y de riego por vertidos.

La importancia de la corrección del déficit hídrico es un objetivo prioritario para la Región, ya que de él dependen importantes consecuencias económicas y de calidad de vida para sus habitantes:

- En el sector agrario, el aporte de agua hace incrementar la productividad de los regadíos.
- Es necesaria la mejora del abastecimiento a poblaciones.
- Es un elemento indispensable en la mejora general del medio ambiente y el paisaje.

Una de las primeras acciones que deben tenerse en cuenta para aumentar la calidad de las aguas es la **depuración**. La contaminación de origen urbano aportada a los cauces es consecuencia de que **gran parte de las estaciones depuradoras que afectan a los ríos de la región no funcionan adecuadamente para las demandas y tipos previsibles, entre las que se encuentran las de mayor capacidad**.

Los 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 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 Trasvase Tajo-Segura frente al origen anterior del río Taibilla.
- Por otro lado el canal también suministra a grandes industrias y entidades de servicios de la región:
 - Junta del Puerto de Cartagena
 - Empresa Nacional Bazán
 - Repsol Petróleo S.A.
 - Empresa Nacional de Fertilizantes SA
 - Confederación Hidrográfica del Segura
 - Empresa nacional de Gas
 - Y a las bases aéreas del Mar Menor, de Alcantarilla y a la base naval de Cartagena.
- La capacidad actual del Canal del Taibilla es de 220 Hm³/ año. La comunidad a lo largo de su historia ha ampliado su capacidad de abastecimiento siendo 1978 el año en que se comienza a autorizar los recursos procedentes del trasvase Tajo-Segura.
- En la actualidad hay obras en ejecución o programadas para aumentar la capacidad hasta una demanda anual tope de 325 Hm³/ año apoyado, en parte, en el uso de desaladoras instaladas en la costa de Cartagena con dos canales principales para el abastecimiento de estas áreas.
- 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 actualmente sobreexplotados, 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

1.4.3.2. Los consumos hídricos industriales en la región. Situación de paridad industrial y de consumos hídricos en las distintas áreas de la región.

Altiplano-Yecla

Esta es una zona, con una nueva especialización en la industria del mueble, con casi cuatrocientas empresas en marcha estando muy asociado a las dinámicas de la Comunidad Valenciana. Por otra parte hay una creciente participación del sector del vino en la economía del área y en menor medida de la producción asociada a los frutales y al sector olivarero.

El área no tiene aportaciones de trasvase por lo que se está utilizando una importante reserva de acuíferos de esta zona para los consumos hídricos, el consumo industrial es de 2 hm³, que es un consumo relativamente alto en la región, a excepción de las grandes áreas regionales de producción industrial que pueden llegar a duplicarlo y multiplicarlo por 10.

En cualquier caso este es muy inferior a los 37.53 hm³ del consumo asignado y cada proceso de producción industrial se ve diferentemente afectado por la necesidad de recursos.

Altiplano-Jumilla

Una parte de la producción de Jumilla se liga al sector del vino, con presencia de cooperativas o industrias como García Carrión aunque hay algunas que están pasando por momentos de crisis cuando no de cierre como Bodegas Juminsa o Savin.

En esta área el consumo industrial es menor que en la anterior, en torno a los 0.73 hm³, la mitad que el de abastecimiento urbano. La zona tampoco recibe recursos del trasvase, aunque la explotación de recursos subterráneos es proporcionalmente mayor que en el caso anterior, puesto que existe una mayor explotación de las reservas y la aportación de las aguas subterráneas renovables es menor. Hay un menor consumo de recursos hídricos que en la industria respecto al área anterior.

Vega Alta

Incluye los municipios de Calasparra, Cieza, Abarán, Blanca, Ulea, Villanueva del río Segura, Ricote y Ojós. La asignación de recursos en esta área es de 120 hm³ y el consumo industrial de 6.02 hm³.

Fortuna-Abanilla

Los polígonos industriales en el área se localizan en su mayor parte en zonas sin ordenar y sólo una pequeña parte en zonas industriales urbanas.

Las asignaciones totales hídricas del área son de 54.99 hm³, con un consumo industrial de 0.52 hm³.

Vega Media del Segura

Incluye los municipios de Murcia, Molina Torres de Cotillas, Lorquí, Ceutí, Beniel y Santomera. En esta área la asignación de recursos es de 85.05 hm³ y el consumo industrial de 13.46 hm³.

Noroeste

Incluye los municipios de Moratalla, Caravaca, Cehegín y Bullas.

La asignación total de recursos es de 108.25 hm³ hídricos, frente a un consumo industrial de 1.29 hm³.

Mula y Pliego

Las asignaciones para el área son de 36,79 hm³. Los consumos industriales son de 0.81 hm³.

Bajo Guadalentín

Incluye los municipios de Totana, Aledo, Librilla, Aledo, Alhama de Murcia y Alcantarilla. La asignación de agua para el área es de 144.08 ha lo que supone una explotación de reservas de 57.63 hm³ frente a esto el consumo industrial es de 1.61 hm³, con lo que la proporción no sobrepasa el 1.5% del total.

Alto Guadalentín

Incluye los municipios de Lorca y Puerto Lumbreras.

El consumo asignado total de la zona es de 110.72 hm³ y el de consumo industrial es de 2.89 hm³. El área a pesar de contar con el trasvase del Tajo-Segura con 30.74 hm³ sufre una sobreexplotación de reservas de 47.98 hm³.

Campo de Cartagena-Sur

Incluye los municipios de Cartagena, La Unión, Torre Pacheco y Fuente Alamo.

El consumo asignado de agua para el área es de 189.48 hm³ siendo uno de los más altos de toda la región. El consumo industrial se estima en 21.15 hm³, el más alto de todas las áreas funcionales hídricas, debido a la gran superficie industrial acumulada en las grandes aglomeraciones industriales principalmente.

Campo de Cartagena-Norte

Incluye la mayor parte de los núcleos del campo de Murcia: Carrascoy, Corvera, Valladolides y lo Jurado, Los Martínez del Puerto Lobosillo, Jerónimo, Avileses Balsicas, Sucina

El consumo industrial es por tanto bajo, de 0.43 hm³, frente a los 25.44 hm³ totales de la zona, donde hay una parte muy importante de recursos renovables 21.99 hm³ y una baja explotación de reservas 0.04 hm³.

Litoral

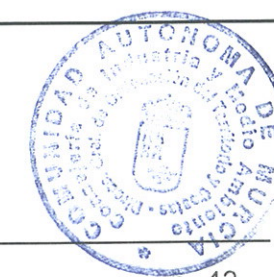
Incluye los municipios de Mazarrón, Aguilas y los desarrollos urbanos costeros de Lorca.

La asignación de consumos es de 0.58 hm³ para la industria, frente a los 54.4 hm³ de consumos asignados, de los cuales casi la mitad son de explotación de reservas. El consumo industrial es, por tanto, comparativamente menor pero el área cuenta con la ventaja de la posible utilización de recursos de desalación por la proximidad a la costa. En estos momentos hay 8.28 hm³ de los que se han denominado otros recursos.

Mar Menor

Incluye los municipios de San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares.

Algunas de las industrias están asociadas a manipulados hortofrutícolas e industrias asociadas a terciario. En esta área la asignación de consumo industrial apenas llega a un hectómetro cúbico (0.99 hm³) frente al consumo total asignado de 7.24 hm³, la mayor parte de estos recursos son subterráneos renovables y no hay sobreexplotación de reservas. La proximidad al mar permite además la posibilidad de utilización de recursos procedentes de desalación para usos urbanos e industriales.



Consumos actuales y previstos en los usos industriales y urbanos por Municipios de la Region de Murcia

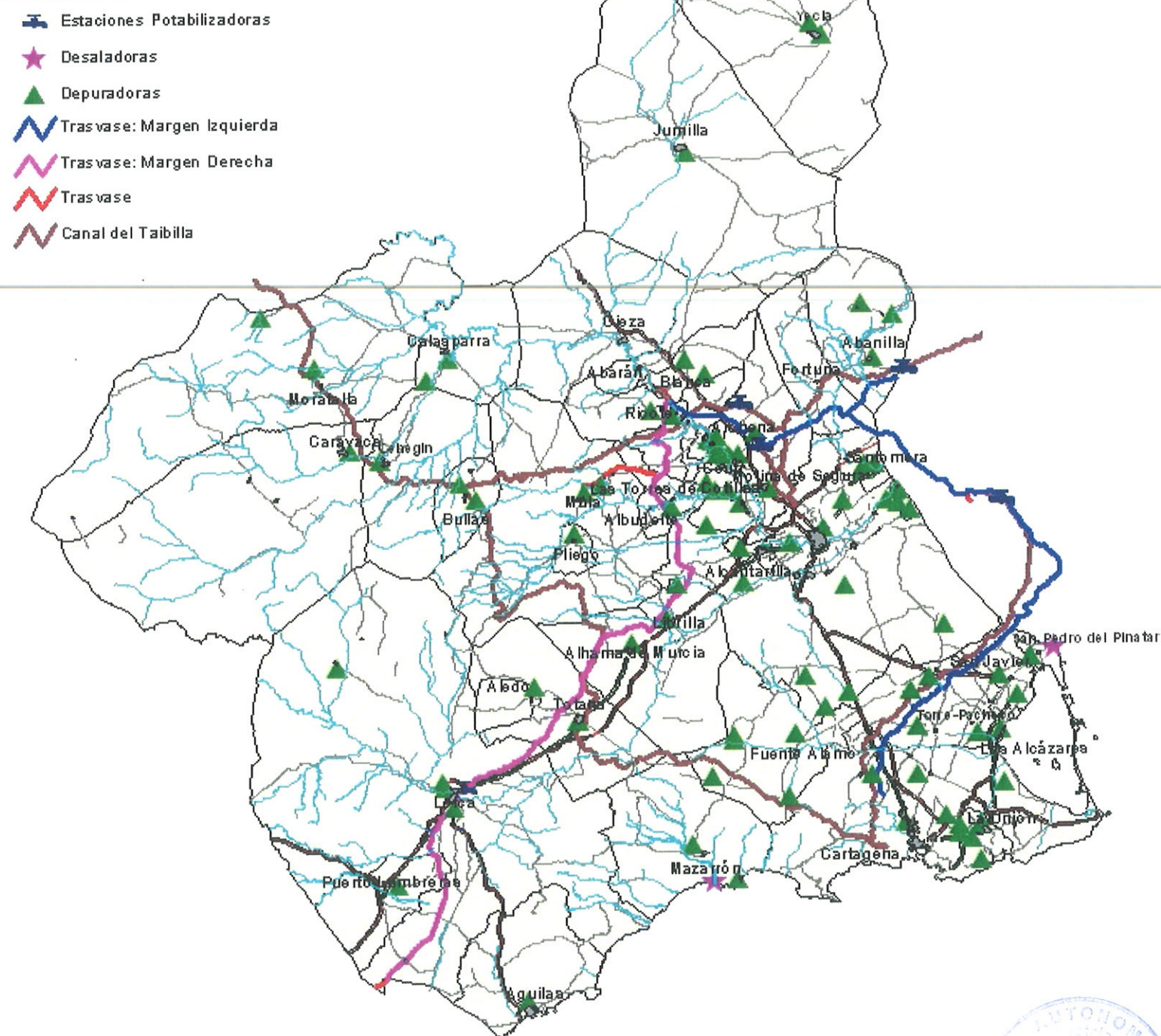
MUNICIPIO	SITUACIÓN ACTUAL							SITUACIÓN TENDENCIAL				
	Industria conectada a redes abast. (Hm³)	Industria no conectada (Hm³)	Consumo industrial actual Hm³	Ahorro actual industrial Hm³	Consumo doméstico + municipal (Hm³)	Consumo urbano actual Hm³	Ahorro doméstico + municipal actual (Hm³)	Industria conectada a redes abast. (Hm³)	Industria no conectada (Hm³)	Consumo industrial tendencial Hm³	Ahorro industrial tendencial Hm³	Consumo doméstico + municipal tendencial (Hm³)
ABANILLA	0,006	0,308	0,3137	0,0180	0,606	0,6124	0,0909	0,0064	0,4261	0,4325	0,0248	0,636
ABARAN	0,000	0,511	0,5108	0,0879	0,764	0,7643	0,1529	0,0000	0,7041	0,7041	0,1212	0,762
AGUILAS	0,357	0,000	0,3572	0,0236	2,351	2,7086	0,4703	0,4705	0,0218	0,4923	0,0325	3,098
ALBUDEITE	0,007	0,015	0,0225	0,0015	0,137	0,1444	0,0206	0,0076	0,0234	0,0310	0,0020	0,144
ALCANTARILLA	0,685	0,417	1,1020	0,0629	1,789	2,4744	0,4472	0,7802	0,7390	1,5192	0,0867	2,036
ALCAZARES (LOS)	0,093	0,030	0,1223	0,0098	1,450	1,5429	0,2175	0,1417	0,0269	0,1686	0,0135	2,220
ALEDO	0,000	0,012	0,0115	0,0010	0,080	0,0798	0,0120	0,0000	0,0159	0,0159	0,0013	0,087
ALGUAZAS	0,116	0,037	0,1524	0,0157	0,497	0,6123	0,0745	0,1325	0,0776	0,2101	0,0217	0,568
ALHAMA DE MURCIA	0,703	0,000	0,7029	0,0425	1,869	2,5718	0,3738	0,7494	0,2196	0,9690	0,0586	1,992
ARCHENA	0,072	0,201	0,2726	0,0306	1,125	1,1965	0,2249	0,0754	0,3003	0,3757	0,0422	1,182
BENIEL	0,150	0,203	0,3532	0,0191	0,734	0,8839	0,1100	0,1720	0,3148	0,4868	0,0263	0,840
BLANCA	0,000	0,794	0,7942	0,0845	0,576	0,5756	0,0863	0,0000	1,0948	1,0948	0,1164	0,577
BULLAS	0,284	0,000	0,2844	0,0167	0,924	1,2084	0,1848	0,2970	0,0950	0,3920	0,0230	0,965
CALASPARRA	0,157	0,000	0,1567	0,0131	0,856	1,0125	0,1284	0,1570	0,0590	0,2160	0,0180	0,858
CAMPOS DEL RIO	0,022	0,000	0,0216	0,0015	0,228	0,2500	0,0343	0,0226	0,0071	0,0297	0,0021	0,239
CARAVACA DE LA CRUZ	0,184	0,651	0,8350	0,0583	1,567	1,7509	0,3134	0,1918	0,9593	1,1511	0,0804	1,635
CARTAGENA	3,138	16,094	19,2302	0,8056	17,780	20,9171	4,4449	3,6274	22,8831	26,5105	1,1106	20,555
CEHEGIN	0,299	0,000	0,2994	0,0263	1,545	1,8449	0,3091	0,3123	0,1004	0,4128	0,0362	1,612
CEUTI	0,022	0,061	0,0829	0,0090	0,565	0,5875	0,0848	0,0256	0,0887	0,1143	0,0124	0,647
CIEZA	0,068	1,041	1,1089	0,0888	2,193	2,2611	0,5483	0,0676	1,4610	1,5286	0,1224	2,185
FORTUNA	0,005	0,207	0,2119	0,0177	0,926	0,9308	0,1389	0,0049	0,2871	0,2921	0,0245	0,985
FUENTE ALAMO DE MURCIA	0,248	0,000	0,2476	0,0194	1,438	1,6852	0,2156	0,2657	0,0757	0,3413	0,0267	1,542
JUMILLA	0,349	0,384	0,7339	0,0803	1,443	1,7920	0,2885	0,3644	0,6473	1,0116	0,1107	1,504
LIBRILLA	0,063	0,000	0,0628	0,0040	0,384	0,4467	0,0576	0,0664	0,0202	0,0866	0,0055	0,405
LORCA	2,760	0,000	2,7605	0,4671	5,293	8,0539	1,3234	3,0273	0,7781	3,8054	0,6439	5,805
LORQUI	0,226	0,123	0,3484	0,0597	0,419	0,6451	0,0629	0,2585	0,2218	0,4803	0,0823	0,480
MAZARRON	0,205	0,000	0,2049	0,0128	2,707	2,9120	0,5414	0,2867	-0,0042	0,2825	0,0177	3,787
MOLINA DE SEGURA	1,809	0,041	1,8505	0,1427	3,845	5,6538	0,9611	2,1662	0,3847	2,5509	0,1967	4,603
MORATALLA	0,000	0,127	0,1268	0,0102	0,622	0,6217	0,0933	0,0000	0,1749	0,1749	0,0140	0,659
MULA	0,453	0,059	0,5114	0,0286	1,108	1,5611	0,2217	0,4734	0,2317	0,7050	0,0394	1,159
MURCIA	3,950	8,075	12,0256	1,0291	23,675	27,6255	5,9188	4,4375	12,1399	16,5774	1,4186	26,594
OJOS	0,000	0,007	0,0072	0,0004	0,078	0,0783	0,0117	0,0000	0,0099	0,0099	0,0006	0,078
PLIEGO	0,022	0,000	0,0218	0,0018	0,319	0,3412	0,0479	0,0228	0,0072	0,0300	0,0025	0,335
PUERTO LUMBRERAS	0,052	0,068	0,1199	0,0088	1,070	1,1216	0,2140	0,0553	0,1100	0,1652	0,0121	1,146
RICOTE	0,025	0,000	0,0254	0,0014	0,124	0,1492	0,0186	0,0255	0,0095	0,0350	0,0020	0,124
SAN JAVIER	0,264	0,582	0,8459	0,0890	3,506	3,7697	0,7012	0,3912	0,7750	1,1661	0,1227	5,197
SAN PEDRO DEL PINATAR	0,346	0,252	0,5973	0,0779	1,688	2,0332	0,3375	0,4953	0,3281	0,8234	0,1074	2,418
SANTOMERA	0,108	0,000	0,1081	0,0174	1,393	1,5008	0,2785	0,1231	0,0259	0,1490	0,0239	1,586
TORRE-PACHECO	0,192	1,302	1,4949	0,2457	2,556	2,7488	0,5113	0,2548	1,8059	2,0607	0,3386	3,385
TORRES DE COTILLAS (LAS)	0,551	0,310	0,8603	0,0866	1,285	1,8355	0,2570	0,6267	0,5593	1,1860	0,1194	1,462
TOTANA	0,495	0,351	0,8457	0,0860	1,979	2,4740	0,3958	0,5274	0,6384	1,1658	0,1186	2,110
ULEA	0,004	0,000	0,0037	0,0004	0,088	0,0913	0,0131	0,0037	0,0014	0,0051	0,0005	0,088
UNION (LA)	0,015	0,426	0,4405	0,0274	1,478	1,4930	0,2956	0,0167	0,5905	0,6073	0,0378	1,655
VILLANUEVA DEL RIO SEGURA	0,007	0,000	0,0068	0,0005	0,147	0,1534	0,0220	0,0068	0,0025	0,0093	0,0007	0,147
YECLA	0,225	1,775	2,0000	0,1071	2,278	2,5028	0,4555	0,2349	2,5221	2,7570	0,1476	2,375
TOTAL REGIÓN	18,7357	34,4620	53,1960	4,0381	97,4843	116,2199	21,7119	21,3720	51,9608	73,3328	5,5666	112,4705

Fuente: AUIA. Elaboración Propia 2001

Las infraestructuras actuales de la región se describen en resumen en las siguientes líneas:

- **Embalses de regulación.** Suman unos 1.100 Hm³ de capacidad en la cuenca del Segura. Los principales son: Fuensanta y Cenajo (río Segura), Talave y Camarillas (Mundo), Argos, Alfonso XIII (Quípar), Valdeinfierno y Puentes (Guadalentín), La Cierva (Mula) y Santomera.
- **Los Canales del Postravase,** desde el azud de Ojós: Canal Margen Izquierda con continuación en el Canal del Campo de Cartagena, regulado en el embalse de La Pedrera; y Margen Derecha con extensión a Mula (impulsión de Yéchar) y prolongación a Almería.
- **La red de la Mancomunidad de Canales del Taibilla (MCT).** Amplia red que conecta el río Taibilla y la infraestructura del postravase con 5 ETAP: Sierra de la Espada, Campotéjar, La Pedrera, Torrealta y Lorca.
- **Pozos y sondeos.** Entre 14.000 y 16.000 puntos de captación hidrogeológica, de los que unos 460 tendrían un caudal superior a los 50 l/s. Intrincada red de distribución, capaces de trasladar el agua decenas de kilómetros.
- **Acequias y azarbes.** Extensa red de origen árabe. En la Vega Alta, destacan Alguazas y Molina. En la Vega Media, con toma en el azud de la Contraparada, nacen Churra la Nueva, Aljufía y Barreras. Entre los Azarbes: Mernacho, Hurchillo y Puertas de Murcia.
- **Saneamiento y depuración.** Ambicioso Plan de Saneamiento y Depuración en marcha. Es necesaria una mejora en la depuración de vertidos industriales.
- **Desalación y desalinización.** La Desaladora Virgen del Milagro de Mazarrón abre camino para nuevos proyectos. La desalación de aguas salobres está muy extendida en Campo de Cartagena e incipiente en Vega Media.

INFRAESTRUCTURAS HIDRAULICAS



1.4.3.3. Las infraestructuras energéticas: gas

La escasa infraestructura tradicional de la red de gas en la Región de Murcia va a verse paliada a corto plazo gracias al **Plan de gasificación de la Región de Murcia**, que proveerá de gas natural a la mayoría de los municipios de la región en menos de dos años.

Se crean **dos redes independientes y fuertemente relacionadas**:

- *Depósitos de Cartagena*: entran de nuevo en funcionamiento la planta de Enagás en Escombreras. La ciudad y las industrias de Cartagena son las primeras en recibir gas natural según el Plan de gasificación de la Región. Se trata de una red de uso industrial aprovechable ahora también para uso doméstico.
- Las instalaciones de almacenamiento y regasificación del puerto de Cartagena han convertido a la ciudad en el punto principal de la red regional de gas y de la nacional. Esto produce una fuerte localización de empresas consumidores de gas en el entorno de Cartagena y de plantas de generación de energía eléctrica de ciclo combinado.
- La empresa ENAGAS posee una terminal marítima de descarga, almacenaje y regasificación de gas natural licuado. Esta terminal se encuentra en Escombreras y está destinada al consumo industrial dentro del término de Cartagena, y al consumo del gasoducto Orihuela-Cartagena (que completa el gasoducto Cartagena-Barcelona).
- Además del gas natural, también existe una planta de Repsol de envasado de gases licuados del petróleo (GLP) procedentes de la propia refinería de Escombreras como de la importación, siendo la 1ª planta de almacenamiento de España.
- Los gaseodutos que parten desde Cartagena hasta el Puerto y la planta de General Electric Plastics son el embrión de una red más amplia de líneas que llegan al Área Metropolitana y a algunos de los mayores desarrollos de industria y actividad económica que se prevén a medio y largo plazo en estas directrices de suelo industrial.
- *Gasoducto desde Barcelona*: Este gasoducto llega en la actualidad hasta Callosa del Segura. El ramal a Murcia ha permitido la gasificación de la capital de la Región.
- Los municipios de Lorca, Totana, Alhama, Cieza, Mula, Bullas, Yecla, Jumilla, Cehegín, Caravaca, Calasparra, Águilas y Mazarrón disponen de pequeñas plantas satélite dedicadas a almacenar y regasificar el gas licuado las cuales están en proyecto o construidas.
- Las previsiones de Gas Natural, S.A. para el año 2000 eran de distribuir unos 15.000 millones de m³ en la península, de los cuales unos 6.000 millones entrarán por el gasoducto Maghreb-Europa, inaugurado en 1996. Asimismo, el sistema está ya conectado con la red de gasoductos que procede del norte de Europa. En la actualidad los gaseodutos están funcionando a su capacidad máxima por lo que en la actualidad se están trayendo a la península mayor número de barcos para apoyar la entrega de gas a través del gaseoducto en un periodo en que la demanda ha aumentado fuertemente.
- Así, en principio seguirá existiendo un margen de crecimiento para los tráficos de importación de gas natural a través de los puertos de Barcelona, Huelva y Cartagena. El gasoducto Cartagena-Barcelona supone en principio dos cosas importantes para Cartagena en tal sentido: la consolidación del eje mediterráneo y el aumento de capacidad de la planta de Cartagena para recibir más gas (medida acompañada por la mejora de las instalaciones portuarias, con el fin de admitir metaneros de hasta 130.000 m³).
- Sin embargo, hay que tener en cuenta también que la red de gasoductos continúa aumentando en general y su interconexión permitirá que

- Creación de gaseoductos.
 - Plantas satélites en municipios alejados.
- Los gaseoductos existentes son:
- Valle de Escombreras-Orihuela
 - Cartagena-Lorca-Almería (en construcción)
 - Cartagena-Fuente Alamo (ya terminado).
 - Fuente Alamo-Lorca (en proyecto).
 - La previsión de construcción es:
 - Ramal Totana-Lorca.
 - Ramal que suministre al Noroeste (para sustitución de plantas satélites)

entre gas al sistema por el puerto de Cartagena y desde allí se distribuya. Pero esto implica, también, que pueda ocurrir lo contrario, es decir, que la planta de regasificación y los depósitos de Cartagena se conviertan en un gran almacén de regulación en un extremo de la red y que todo el gas provenga de otros puntos de entrada.

- Respecto a las tendencias que se observan en la actualidad en materia de infraestructuras energéticas cabe destacar:
 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 un importante consumidor 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 suponen un horizonte claro de toda directriz de ordenación territorial. El marco energético está cambiando sustancialmente en sus objetivos y por ello es previsible que se produzcan cambios de tendencias en el desarrollo de la actividad industrial.
 4. Las áreas de recomendación en el campo de producción y consumo energético a tener en cuenta en la aplicación de estas Directrices de Ordenación de Suelo industrial son:
 - Los cambios en la demanda energética industrial
 - Desarrollo de corredores energéticos
 - Líneas Eléctricas
 - Combustibles líquidos y gaseosos
 - Cogeneración
 - Otras energías renovables: solar y eólica
 5. Planificación de instalaciones de transporte y almacenamiento de gas e hidrocarburos
 - Gasoductos:
 - Gasoducto Cartagena – Lorca.
 - Gasoducto Murcia - Alhama – Totana – Lorca.
 - Gasoducto Lorca – Almería.
 - Gasoducto Alcantarilla – Mula – Bullas – Cehegín – Caravaca.
 - Gasoducto Caudete – Cehegín.
 - Plantas de almacenamiento y regasificación:
 - Cartagena: tercer, cuarto y quinto tanques de almacenamiento.

1.4.3.4. Infraestructuras energéticas: electricidad

La mayor parte de la oferta de energía eléctrica de la Región de Murcia está en manos de Iberdrola, que en 1992 distribuyó 2.974 millones de kilovatios/hora, configurándose en su sexto cliente a nivel nacional y acaparando el 5,5 % de la energía factura por la empresa.

- En términos generales el grado de cobertura es bueno, excepto en las áreas rurales dispersas donde la red no llega todavía. La red básica de la región incluye líneas principales entre:

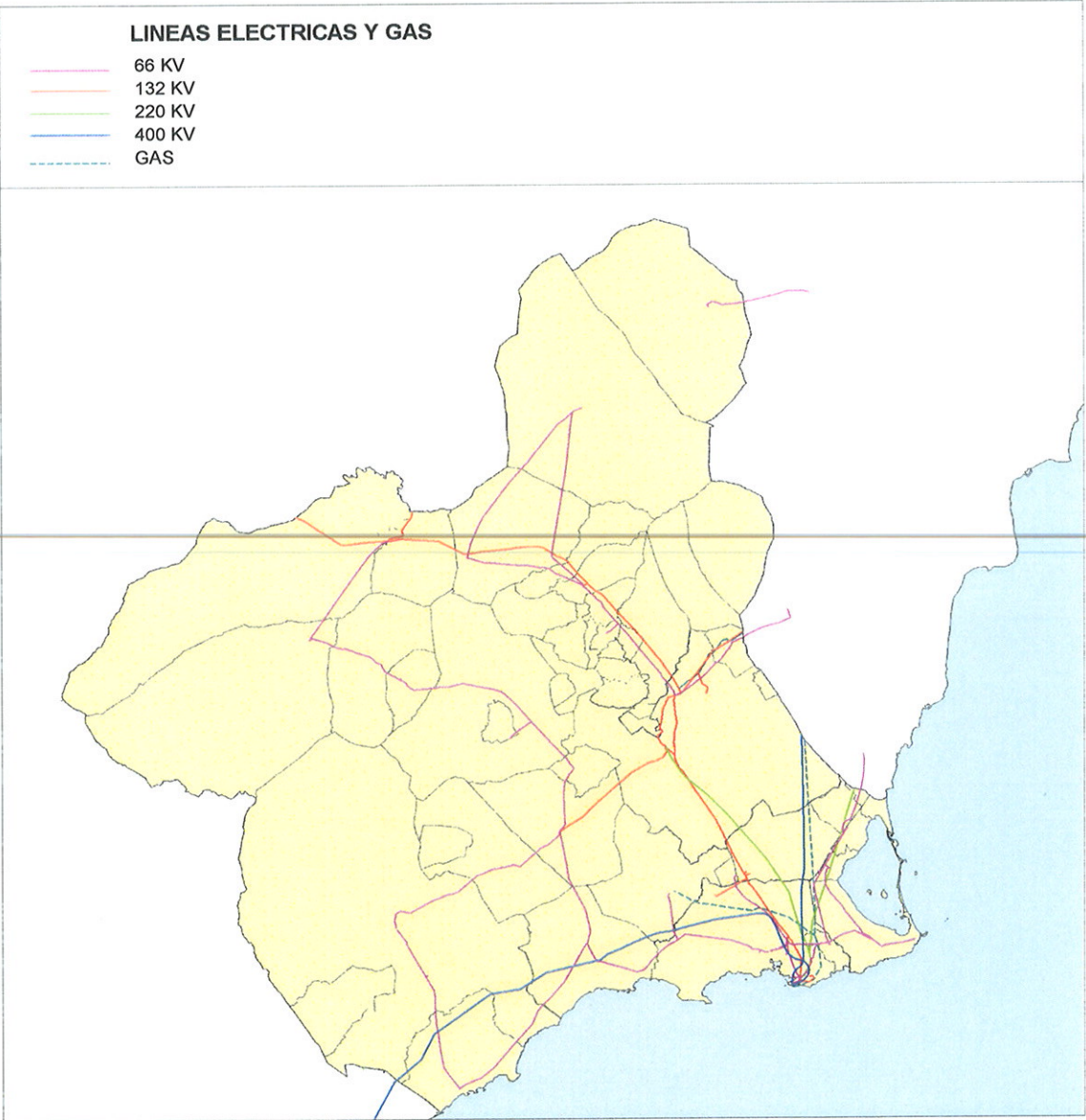
INFRAESTRUCTURAS ELECTRICAS EN MURCIA
PRINCIPALES LINEAS DE LA RED
Cartagena Lorca y Andalucía a 132KV
Cartagena Mazarrón Aguilas Lorca a 220KV
Cartagena Mazarrón Andalucía a 400KV
Cartagena Escombreras a 220KV
Cartagena Murcia a 220 KV
Cartagena –La Unión a 220KV
Cartagena Mar Menor a 220 KV
Cartagena Alicante a 220 y 66 KV
Cartagena Crevillente a 400 KV
Murcia Librilla y Albudeite a 66KV
Murcia Oeste Espinardo a 132 KV
Murcia Oeste Churra a 66 KV
Murcia Oeste Crevillente a 132 KV
Murcia, Calasparra, Caravaca, Bullas a 66 KV
Murcia, Murcia Cieza, Jumilla a 66 KV
Cieza Jumilla a 66 KV
Alhama Pliego Mula Blanca a 66 KV

Fuente: Dirección General de Industria CARM. 2002

- Queda patente de este modo que las principales líneas regionales recorren y conectan las dos principales concentraciones regionales de actividad: Murcia y Cartagena, con el resto de corredores y ejes urbanos que concentran industria y población.
- Son los centros de la red y en especial el valle de Escombreras como centro regional de producción energética, así como áreas de conexión con el resto de la red nacional través de Lorca, Crevillente y Calasparra.
- El resto de los núcleos regionales son servidos en ramales de la red principal.

Por el contrario las zonas rurales, tienen carencias de distribución en la red, por lo que el plan de electrificación rural se ha planteado el objetivo de dotar a estas poblaciones del suministro eléctrico necesario, además de instalaciones agrícolas y ganaderas dispersas. El objetivo ha sido mejorar las condiciones de vida en estas áreas y modernizar instalaciones hasta ahora desconectadas de la red.

En la Región de Murcia existen deficiencias por falta de suministro eléctrico en un 0,7% de la población, viéndose afectadas 97 entidades. Hay que añadir además otras 144 entidades que presentan problemas o insuficiencias significativas. Las deficiencias existentes en la red de distribución de energía eléctrica se deben tanto a la falta de inversiones como a las características de poblamiento regional.



Las energías alternativas están todavía en un nivel bajo de desarrollo: están comenzando a instalarse minicentrales hidráulicas, explotadas por las comunidades de riegos.

1.4.3.5. La planificación del Sector Eléctrico en la Región de Murcia.

Las actuaciones relativas al sector eléctrico, de acuerdo con los datos suministrados por la Consejería competente en la materia, son las siguientes:

1. Líneas de transporte:

- Litoral – Rocamora (Instalación del segundo circuito).
- Doble circuito Nueva Escombreras – El Palmar.
- Doble circuito El Palmar – L/Litoral – Rocamora (Doble entrada / salida).
- Doble circuito Nueva Escombreras – Rocamora – Escombreras (Entrada / salida).
- CT Escombreras – El Palmar (Paso a 132 Kv).
- Escombreras – Fausita.
- Refuerzo conexiones ST Rojas – Campoamor – Hoya Morena – Alimentación a Nueva ST San Pedro del Pinatar – CT Escombreras.
- Nueva Hoya Morena – CT Escombreras.
- Fausita – Escombreras.
- Pinilla – Benejama – Cofrentes.
- Conexión noroeste Murcia con sureste Castilla la Mancha (Pendiente de definición).
- Doble circuito Lorca o Águilas línea Litoral – Asomada (Entrada / Salida).
- Alimentación TAV desde línea Litoral – Rocamora (Pendiente de definición).
- Doble circuito Jumilla – línea Rocamora – Pinilla (Entrada / Salida).
- Alimentación Trasvase Ebro – Júcar – Segura (pendiente de definición).
- Doble circuito Totana / Lorca-L / Rocamora-Litoral (entrada / Salida)

2. Subestaciones:

Subestación	Localización prevista
• Hoya Morena.	Los Alcázares.
• Nueva Escombreras.	Cartagena.
• San Pedro del Pinatar.	San Pedro del Pinatar.
• El Palmar.	Murcia.
• Escombreras / Fausita.	Cartagena.
• Lorca.	Lorca.
• Jumilla / Yecla	Jumilla.
• Totana.	Totana.

1.4.3.6. Infraestructuras de protección ambiental

- Esta es una de las áreas donde más énfasis deben hacer las directrices puesto que el tratamiento de los residuos debe mejorarse, afectando a las emisiones de gases industriales a la atmósfera, al ámbito hídrico, a los suelos y en especial a los residuos generados en

los procesos industriales, algunos de los cuáles requieren tratamientos por ser peligrosos.

- Algunos de los rasgos del tratamiento de residuos y de los problemas más acuciantes con los que deben enfrentarse en este terreno las directrices son:
 - El carácter contaminante de muchas de las actividades industriales que se producen en la región, tanto industrial, aunque también existe una importante contaminación tanto urbana como agropecuaria en las grandes concentraciones regionales.
 - La falta de actuaciones, en algunos casos, que pongan limitación al problema, a pesar de las acciones que ya se han emprendido.
 - La necesidad de un mayor control sobre las actividades contaminantes y una estricta exigencia de descontaminación y control de vertidos.
 - La necesidad de aumentar las facilidades, ayudas, planes e infraestructuras de depuración y vertido controlado que permitan reconducir una parte de los procesos contaminantes actuales.
 - La urgencia de una mayor dotación de nuevas infraestructuras ambientales y de actuación efectiva de los organismos responsables para evitar situaciones de contaminación.
 - Un bajo nivel de reciclaje en los usos urbanos e industriales ya que no se han incorporado como un parte imprescindible de los procesos productivos.
 - Un importante déficit ambiental en el tratamiento y eliminación de residuos especialmente en los pequeños municipios para un tratamiento conjunto allí donde individualmente no es posible hacerlo.
 - Se debe potenciar la recogida selectiva de residuos urbanos que permita separar los diferentes tipos de productos contaminantes
 - La insuficiente actuación que se realiza con los residuos tanto en porcentaje como en tipos de tratamiento debe ir enfocada tanto a la ampliación de los porcentajes de residuos tratados como a la mejora de los métodos utilizados.

Residuos inertes

- No existen prácticamente en la región infraestructuras para la acumulación de residuos inertes
- Uno de los mayores problemas que hay en la región con el tema de los vertidos inertes es la ausencia de lugares adecuados para el vertido controlado de estos residuos lo que está generando vertidos en diferentes puntos de la región.

Residuos Sólidos Urbanos R.S.U.

- En la región de Murcia se produce una media de 400.000 toneladas /año de residuos sólidos urbanos se estima que la producción de estos en el año 2000 fue la siguiente:

Distribución comarcal de residuos sólidos urbanos en la Región de Murcia. Año 2000-2001			
Comarca / Has	Residuos sólidos urbanos (To/año)	% regional	Población 2001
Altiplano	16.060	3,93	53.122
Alto Guadalentín	39.512	9,67	116.370
Bajo Guadalentín	20.863	5,11	66.181
Campo de Cartagena	81.807	20,02	208.963
Huerta de Murcia	149.690	36,63	421.488
Mar Menor	24.504	6,00	69.087
Noroeste	20.155	4,93	65.778
Oriental	3.781	0,93	13.024
Río Mula	6.465	1,58	21.336
Valle del Ricote	6.232	1,53	19.713
Vega Alta	7.082	1,73	51.163
Vega Media	32.941	8,06	83.153
Total Reg. Murcia	408.642	100,00	1.190.378

Fuente Consejería de Medio Ambiente de la CARM.2001

- La recogida selectiva de residuos está sujeta a la entrada en vigor de la ley de Residuos de 1998 y la ley de envases de 1997. De este modo la mayor parte de los municipios están integrados en una red regional de recogida de residuos a cargo del Consorcio Regional de la Comunidad Autónoma.
- Existe una estación de transferencia en Yecla lo que obliga al traslado de residuos directamente de los puntos de producción a los centros de tratamiento.
- Hay cinco estaciones de compostaje de Jumilla, Murcia, Cartagena, Aguilas y Alhama de Murcia que atienden sólo a veintiséis de los cuarenta y cinco municipios de la región. Existen además diecinueve vertederos en los que se vierten los residuos de cuarenta de los cuarenta y cinco municipios. Sólo en Murcia y Cartagena realizan los vertidos de modo adecuado.
- La composición de los residuos sólidos de la región según el proceso de tratamiento de los mismos es la siguiente:

Distribución de los sólidos urbanos en la Región de Murcia según su tratamiento.		
Tipo de tratamiento	Total toneladas	%
Recogida selectiva de papel	5.511	1,46
Recogida selectiva de vidrio	1.284	0,34
Compostaje	33.854	8,96
Materiales reciclados	7.106	1,88
Pérdidas por evaporación	75.368	19,94
Material a vertedero controlado	148.808	39,37
Material vertedero incontrolado	106.050	28,06
total	377.981	100,00

Fuente Consejería de Medio Ambiente de la CARM.2001

1.4.3.6.1 Residuos industriales, tóxicos y peligrosos

- En la Región de Murcia la importante concentración industrial genera un conjunto de emisiones de residuos peligrosos como puede analizarse en el siguiente cuadro en función del tipo de residuos y su proporción porcentual
- Los residuos eliminados de forma correcta se encuentran al 79 % del total y las formas de eliminación más usual de los residuos en la Región de Murcia son las siguientes:
 - Depósitos controlados y almacenamiento de grandes productores de residuos.
 - El tratamiento físico químico de los residuos.
 - Valorización energética de los residuos
- La Región de Murcia cuenta con centros de clasificación, instalaciones de valorización energética, depósitos de seguridad para residuos no tratables y plantas de tratamiento físico químico.
- El volumen de residuos se ha reducido en los últimos años respecto a las 188.068 toneladas de 1995 y las 201.000 toneladas de 1994. La composición porcentual de los residuos peligrosos es la siguiente:

Descripción del tipo de residuo. Año 1995	% del total
Residuos de refino del petróleo, procedentes del gas natural y del tratamiento del carbón.	0.69
Aceites usados	4.15
Residuos de fabricación y aplicación de pinturas, barnices, pegamentos, sellantes, etc	0.67
Residuos de la industria fotográfica	0.17
Residuos de la producción primaria agrícola, horticultura, caza, pesca y acuicultura, de preparación de alimentos	0.22
Residuos de tratamiento de superficies de metales plásticos	3.38
Residuos procedentes de procesos químicos inorgánicos	7
Residuos inorgánicos de procesos térmicos	3.88
Residuos inorgánicos con contenidos de sales	41.58
Residuos procedentes de procesos químicos orgánicos	32.60
Residuos de sustancias orgánicas usadas como disolventes	0.01
Residuos de servicios médicos	0.10
Residuos de construcción y demolición	2.22
Residuos municipales urbanos e industriales	0.01
Residuos de tratamientos de depuración y de instalaciones de tratamiento hídrico	1.50
Otros tipos de residuos	0.86
Total	100

Fuente Consejería de Medio Ambiente de la CARM.2001

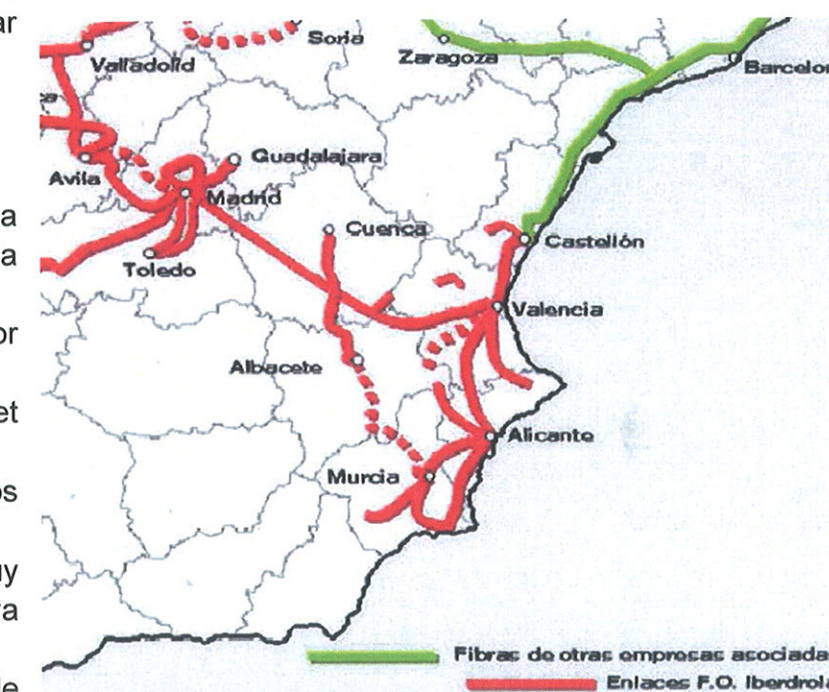
- Respecto a la localización de los principales puntos y áreas de concentración de residuos industriales y peligrosos esta se concentra principalmente en las grandes concentraciones industriales, mineras, portuarias y energéticas de la región.
 - La concentración de actividades industriales contaminantes en el entorno de Cartagena y la bahía de Portman es una de las principales concentraciones de residuos peligrosos de la región
 - La zona industrial de los complejos industriales de Cartagena, la zona industrial y el polo energético de Escombreras. Algunas de las áreas más problemáticas son:
 - El Fangal, Repsol, Zinca, Explosivos Río Tinto
 - La sierra Minera de Cartagena-Portman es una de las áreas a tratar en este campo. En particular el Plan de recuperación de Bahía de Portman suponía una gran actuación de regeneración de uno de los espacios industriales más degradados en la costa murciana. Las Directrices de Ordenación Territorial de Portman y Sierra minera incluían actuaciones en este sentido de recuperación de los espacios degradados y de sus suelos.
 - La concentración industrial de Alcantarilla, Molina y Murcia.
 - La zona de concentración de Curtidos en Lorca y el área industrial del Valle Guadalentín



1.4.3.7. Infraestructuras para la información

- 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 murciana 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 esta 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.
 - 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.

RED DE FIBRA OPTICA DE BRITISH TELECOM



RED DE FIBRA OPTICA DE IBERDROLA

- [illegible]

- Admon. Local
- Centros Docentes
- Instituciones

Diagrama de la red de telecomunicaciones de la Región de Murcia. El núcleo central es RIX (Región de Murcia). Se conectan a RIX los siguientes nodos: NIX Cieza, NIX Espinardo, NIX Murcia, NIX Noroeste, NIX Lorca, NIX Yecla, NIX Cartagena. Desde NIX Murcia se conectan a: Red IRIS, UM, Depend. CARM, RCC CARM, INTERNE, Fundación Séneca, Fundación Integra, Depend. CARM, UPCT, Asamblea. Desde NIX Cieza se conecta a Ciez@net. Desde NIX Noroeste se conecta a PINO. Se listan las categorías: Admon. Local, Centros Docentes, Instituciones.

Datos: Plan Director de infraestructuras y servicios de telecomunicaciones de la región de Murcia (2001-2003)

- p. 54 -

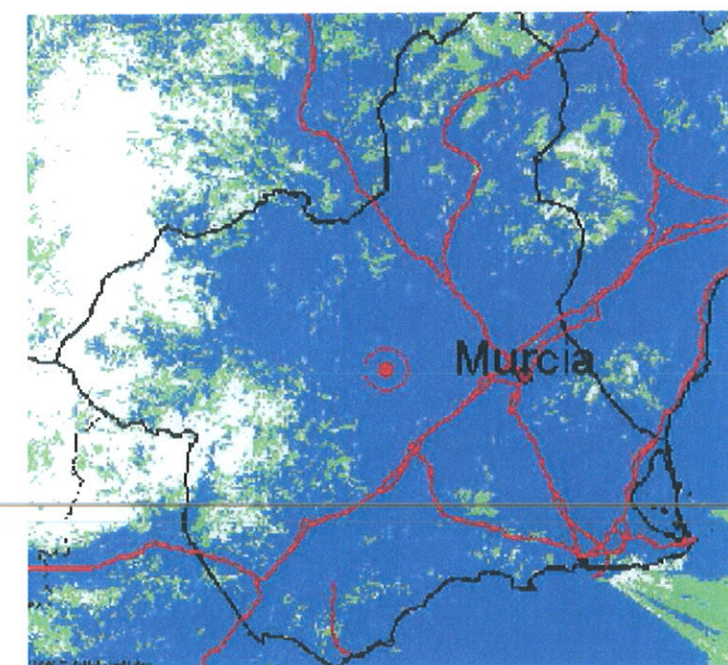
- Existe así una **tendencia a la concentración de los servicios de telecomunicaciones en los grandes centros de población y grandes aglomeraciones urbanas**. Al tratarse de servicios liberalizados de libre competencia no sujetos al criterio de cobertura universal tienden a centrarse en los grandes núcleos donde se pueda asegurar un cierto.
- Por el contrario la dispersión de la población y la complicada orografía de las sierras hace que **algunas áreas de la región se puedan convertir en islas** respecto al desarrollo de las telecomunicaciones por el reducido atractivo de negocio para estas empresas.
- Eso crearía una **desigualdad en el acceso a estas tecnologías y un obstáculo a la competitividad** de las industrias y áreas de actividad económica de las empresas que se instalen en estas zonas respecto a otros competidores regionales y nacionales.
- La existencia de **numerosos proyectos por parte de la administración central y especialmente autonómica** en el ámbito de la sociedad de la información es un apoyo al desarrollo de la misma y a la reducción de los desequilibrios regionales en materia de telecomunicaciones y servicios de información.
- Por ello, debe destacarse que, si bien la región se halla correctamente localizada en la carrera hacia la sociedad de la información y en la construcción de las infraestructuras necesarias para ello, existe un doble peligro:
 - La **dualización de la sociedad murciana respecto al acceso a estas nuevas tecnologías**, en función de su posición regional según sea un área de concentración de población y servicios.
 - La **disuasión que supone este desequilibrio para la implantación de empresas** en estas áreas en iguales condiciones o la pérdida de competitividad para las empresas ya localizadas en estas zonas.
- Uno de los campos de desarrollo de las tecnologías de la comunicación importantes es el de la telefonía móvil. Prácticamente la telefonía analógica ya o tiene mercado y esta en retroceso. Se ha impuesto la tecnología digital GSM y se están preparando las inversiones en tecnología UMTS para entrar en funcionamiento a partir de la segunda mitad del año 2002.

Empresas de telecomunicaciones con infraestructuras de telefonía móvil

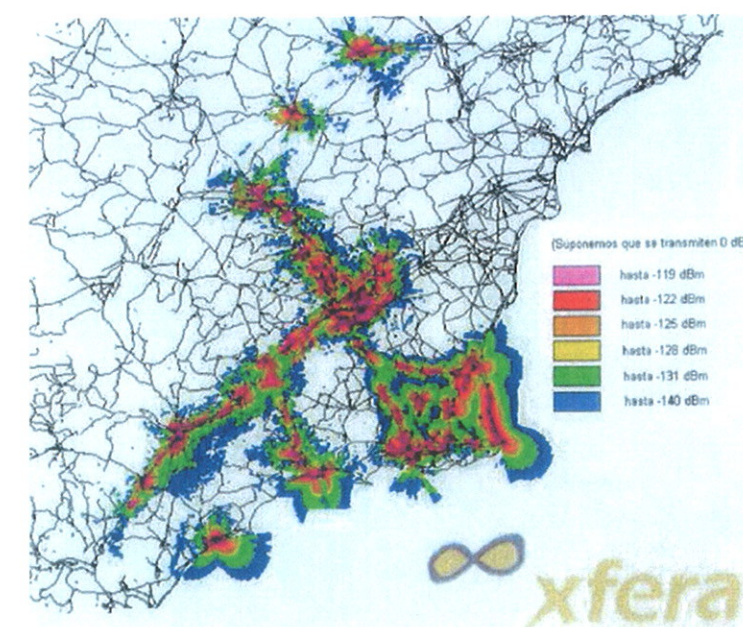
Nombre de la empresa	GSM	UMTS	GPRS
Telefónica Móviles	X	X	X
Airtel-Vodafone	X	X	X
Amena	X	X	X
Xfera		X	(X)

Datos: Plan Director de infraestructuras y servicios de telecomunicaciones de la región de Murcia (2001-2003)

- Dados los altos costes de implantación del UMTS y los problemas que están teniendo las compañías en el desarrollo de los terminales se está dilatando el periodo previsto de implantación en la región.
- Por otro lado los distintos operadores han implantado los sistemas de telefonía GPRS para cubrir el periodo de transición entre la tecnología GSM y UMTS, habiéndolo solicitado el cuarto operador (Xfera)
- Las empresas con mayor cobertura regional en la actualidad son Telefónica Móviles, Airtel-Vodafone y Amena siendo la implantación de Xfera progresiva y empezando por los dos grandes corredores de la Región Cartagena-Murcia-Cieza y Alicante-Murcia-Lorca.



COBERTURA DE TELEFONIA MOVILES DIC 2000



PLAN DE DESPLIEGUE DE XFERA MURCIA EN LA REGION DE MURCIA

Capítulo 2.

Análisis de
la situación
del suelo
industrial

Capítulo 2: Análisis de la situación del suelo industrial

2.1. Análisis del tejido productivo de la Región

2.1.1. Actividad, población y empleo

2.2.1.4.1. El sistema económico murciano.

La Región de Murcia está ubicada en el sudeste español, con una extensión de 11.317 km² y una población de 1.190.378 personas en el año 2001, lo que determina una densidad media regional de 105,2 hab/Km², es decir, un 31% superior a la nacional y un 13% inferior a la europea. Por su situación geográfica es considerada lejos de los centros de decisión y es imprescindible para ella un sistema de infraestructuras óptimo, especialmente en transporte. Esta necesidad se acentúa aún más por la pertenencia de la región al eje económico denominado Arco Mediterráneo, lo cual la convierte en un enclave con inmejorables prestaciones para la localización de la actividad económica.

SUPERFICIE, POBLACIÓN Y DENSIDAD POBLACIONAL 2001. Región de Murcia, España y Unión Europea ⁴					
	MURCIA	ESPAÑA	EUR 15	MUR/ESP (%)	MUR/U.E.(%)
Superficie (km ²)	11.317	505.990	3.236.191,70	2,2%	0,3%
Población (miles)	1.190	41.104	374.589,00	2,9%	0,3%
Densidad (hab/ km ²)	105,2	81,2	115,7	131,3%	86,9%

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

2.2.1.4.2. Principales magnitudes de la economía de la Región

- Murcia partía en 1980 de un nivel de productividad superior a la media nacional, sin embargo, la etapa 1980-1985 los incrementos estuvieron muy por debajo de los experimentados por España, lo que hizo que en 1985 se situara con unos índices inferiores. Debajo del 70% del nivel medio de PIB por habitante por debajo de la mayor parte de las regiones españolas.
- La evolución del Producto Interior Bruto en los últimos años muestra que la participación del sector agrario de la Región de Murcia, con un 8%, sigue muy superior a la media nacional, con un 5%, mientras que la industria queda un punto por debajo con un 21% y un 22% respectivamente. El sector industrial ha manifestado crecimientos constantes desde 1991.
- La Renta familiar de la Región de Murcia ha crecido en la última década a la par que el resto de comunidades autónomas, a pesar de lo cual los últimos datos disponibles para el año 2000 sitúan a Murcia en el puesto nº 17 del conjunto español (incluyendo Ceuta y Melilla).
- Sin embargo en los dos últimos años ha habido un estancamiento al pasar su convergencia económica en términos de PIB por habitante del

⁴ Fuente: Anuario Estadístico Región de Murcia 2001.

80.68% de la media española en el 2000 a 79.02% en el 2001. Del mismo modo la media ha bajado del 69.44% al 68.60% respecto a la media europea en el año 2000.

- Si comparamos la participación de Murcia en el VAB por ramas de actividad (2000), destaca la participación del sector agrario (7,3%), pues mientras que la tónica general era una pérdida paulatina de importancia de dicho sector, Murcia duplicaba a la del conjunto español. Asimismo mencionamos por su importancia el sector industrial y energético (19,6%), debido a la industria existente de refino de petróleo y derivados, situadas en Cartagena. A pesar de que en Murcia la industria tiene un considerable menor peso que otras regiones españolas, otro sector como el de la construcción (9,8%) ha ido incrementando sustancialmente su participación situándose por encima de la media nacional y del eje mediterráneo, y finalmente destaca el incremento de cinco puntos respecto al año 1999 de la participación de los servicios (63,3%), dando un empuje al proceso de terciarización de la economía murciana.

2.2.1.4.3. Evolución de la población

- La evolución de la población de la Región de Murcia desde comienzos de siglo se ha caracterizado por ir reduciendo su participación en el total nacional debido fundamentalmente a los movimientos migratorios. Esta tendencia se invierte a partir de la década de los 70, tanto por el cambio de signo en los saldos migratorios como por la caída de la natalidad en el resto de regiones españolas.
- Por grupos de edad, Murcia es la segunda región con mayor tasa de juventud después de Andalucía, con crecimientos del tramo de edad entre 16-64 años a un mayor ritmo que la media nacional (69% del total de la población en el año 2000). Con los últimos datos la tasa de actividad se ha situado ligeramente por encima de la media nacional (103 de la media española) y la tasa de desempleo se sitúa por debajo de la media nacional (90.7 respecto de la media española). Esto se debe al mayor porcentaje de población activa y a un buen ritmo económico y de creación de empleo.
- Para el futuro, mientras que para España se prevén crecimientos prácticamente nulos o muy bajos a partir del año 2000-2005, en Murcia por el hecho de su mayor juventud y por mantener una fecundidad superior a la media, se espera amortiguar el envejecimiento de la pirámide de población característico de las sociedades europeas.

2.2.1.4.4. Evolución de la densidad de población

Por comarcas, la densidad de población presenta diferencias significativas. Con densidades que duplican y triplican la media regional (81,2 hab/km² en 2000), se encuentran las comarcas de Campo de Cartagena (244 hab/km²), Huerta de Murcia (440 hab/km²) y Vega Media (321 hab/km²), mientras que las comarcas de Bajo Guadalentín (65 hab/km²), Alto Guadalentín (56 hab/km²), Oriental (34 hab/km²), Altiplano (34 hab/km²) presentan densidades muy por debajo de la media, siendo especialmente bajas las de Río Mula (29 hab/km²) y Noroeste (28 hab/km²).

2.1.2. Situación y perspectivas de los principales sectores económicos

2.2.1.4.1. Sector de la construcción y obras públicas.

Es un sector que se basa en ciclos económicos y que está vinculado con la evolución de la economía nacional, ya que más del 30% de la facturación del sector de la construcción procede de fondos públicos y depende de la política presupuestaria. Tiene un peso específico importante en la economía de Murcia pues representa el 10% del PIB y el 9,7% de la ocupación regional.

Como puntos fuertes destacan su dinamismo y flexibilidad, impulsor de otros sectores económicos e intensivo en mano de obra, lo que repercute positivamente en el empleo. Sin embargo, las empresas de construcción de la Región de Murcia , en su mayoría de tipo familiar,

tamaño pequeño y fuerte endeudamiento, dan lugar a debilidades intrínsecas que les impiden ser competitivas.

2.2.1.4.2. Sector de Conservas y Zumos

Es un sector muy importante en la economía regional, según los datos del año 1998, la industria conservera regional aportaba el 46% del valor añadido bruto generado por nuestra industria alimentaria, y el 15.97% de toda la industria ⁵. Es el sector exportador por excelencia y absorbe gran parte de la producción agrícola regional, elaborando principalmente naranja, tomate y alcachofa.

La fuerte reestructuración llevada a cabo por el sector entre 1992 y 1994 y las inversiones en investigación y mejora de la calidad realizadas entre la crisis de 1992 y el 2002, ha dado lugar al cierre de las empresas más relevantes de la Región. A partir de 1996 y con menos competidores en el mercado, el sector ha iniciado los primeros pasos hacia la recuperación. La mejora de la situación económica nacional e internacional está favoreciendo las exportaciones, lo que supuso una recuperación del sector desde 1997.

2.2.1.4.3. El Mueble

Este sector se encuentra centralizado en Yecla dada su proximidad con las áreas de influencia de la industria valenciana del mueble. El sector atravesó una fuerte crisis en el periodo 1980-1985 y aprovechó para realizar una reestructuración profunda y para renovar maquinaria. A partir de 1992 se inició una fuerte expansión que se vio favorecida por el impulso de la construcción. En los años 1994 y 1995 se produjo un receso por la reducción de la demanda. La reactivación económica posterior hasta la desaceleración económica del año 2000-2001 han permitido la consolidación de la industria formando un importante núcleo de industria local en el levante español.

Actualmente a pesar de las tendencias inestables en la economía, se constata la consolidación del sector y se sitúa como la segunda actividad generadora de empleo en la región, tras la conservera.

2.2.1.4.4. Textil y confección

Se trata de un sector localizado en Huerta de Murcia y Alto Guadalentín (Lorca). Ha crecido el peso específico tanto en VAB como en empleo en los últimos años. Sector intensivo en mano de obra pero con sistemas de producción flexible que experimentan cambios relevantes para adaptarse a la moda.

Respecto de las perspectivas de futuro, éste es un sector en permanente cambio para adaptarse a los nuevos tiempos. Se observa una tendencia a especializarse en prendas de mayor valor añadido con mayores márgenes, donde es más fácil competir, aún sin imagen de marca consolidada.

2.2.1.4.5. Piedra y Mármol.

Este sector predomina en las comarcas del Noroeste y en la zona Oriental. Se caracteriza por un conjunto de empresas familiares de pequeño tamaño que han tenido un crecimiento importante en los últimos años a pesar de la recesión del mercado de la construcción.

Las perspectivas son halagüeñas al confirmarse las tendencias de consolidación de los últimos años y por el importante apoyo que está

⁵ Último dato disponible publicado en el anuario estadístico de la Región de Murcia 2001

recibiendo de las instituciones. Esto no debe inducir a ignorar debilidades latentes como una deficiente comercialización y la carencia de imagen de marca.

2.2.1.4.6. Calzado

Es un sector con predominio en las comarcas del Bajo Guadalentín, Noroeste y Altiplano. En los últimos años se produjo un crecimiento importante de la actividad por traspaso de producción desde la provincia de Alicante a la Región de Murcia.

Los últimos años han puesto de manifiesto una recaída que ha impedido su consolidación, a pesar de contar con un importante apoyo institucional y contar con ventajas como su flexibilidad productiva y el coste relativamente bajo de la mano de obra. La consolidación de esta industria a pesar de los problemas de entorno competitivo va asentando un área de industrias del Calzado desde el Valle del Guadalentín hasta la provincia de Alicante.

2.2.1.4.7. Bebidas y Vino.

Sector característico del Altiplano (Jumilla y Yecla). Tiene importancia en la Región a pesar de los vaivenes de la industria de vino en la comarca. El sector ha realizado inversiones importantes en los últimos años para adaptarse a las nuevas tecnologías y ser más competitivo y acude a certámenes del sector donde comienza a valorarse la mejora de la calidad de sus productos.

Las perspectivas para el futuro son optimistas a pesar de la reducción de ventas y consumo, pues se están realizando esfuerzos para mejorar calidades y potenciar el mercado exterior.

2.2.1.4.8. Cárnico y de embutidos.

Es un sector muy asentado en las comarcas del Alto y Bajo Guadalentín y es en la Región de Murcia donde se encuentra la segunda empresa de embutidos de toda España. La evolución del VAB en los últimos años ha sido positiva pasando del 4,5% al 4,7%.

Las perspectivas del sector están sometidas a ciertas incertidumbres, pues aunque se reconoce que el sector ha sufrido una fuerte recesión en los últimos años debido al estrechamiento de márgenes y a la fuerte carga financiera que ha hecho desaparecer a bastantes empresas. No obstante, el asentamiento en la zona de los dos grandes líderes del sector (Campofrío y Fuertes) hace que este sector se muestre muy dinámico en especial por su influencia y consumos en el sector ganadero porcino. Durante los últimos 2000-2002, el sector ha experimentado un notable crecimiento y ha mejorado sensiblemente la solidez de las empresas incluyendo inversiones en el Valle del Guadalentín que le sitúan a la cabeza del sector a nivel nacional.

2.2.1.4.9. Maquinaria agrícola y agroalimentaria.

Sector localizado en Huerta de Murcia y Vega Media. Ha tenido crecimientos muy moderados en los últimos años debido a la crisis del sector conservero, que era su cliente principal. El 95% de la producción se vende en España, especialmente en la Murcia, Comunidad Valenciana y Albacete.

Las perspectivas están condicionadas por la reactivación de otros sectores regionales especialmente el conservero y fabricación de productos alimenticios en general. Los últimos años de la década de los noventa han sido positivos en la expansión del sector que han mantenido bien su puesto en la economía murciana. Respecto de las posibilidades de exportación cada día son mayores por lo que el sector se va consolidado.

2.2.1.4.10. Sector Hortofrutícola

Sector básico de la economía murciana y complementario del de producción de conservas de hortalizas frutas. El 45% de las exportaciones de la región son de productos agrícolas. Las empresas comercializadoras son uno de los motores de la economía.

En los años 1992 y 1997 se produjo una reducción de las producciones de hortalizas y frutas en la Región de Murcia debido a la escasez de agua y aumento general de los costes. A pesar de ello, las cifras de actividad del sector han seguido creciendo pues no solo se comercializan productos de la Región sino de las provincias limítrofes (Comunidad Valenciana y Almería). Sin embargo, los años 1995-96 y 97 han sido años excelentes tanto en producciones como en precios, mejorando asimismo la escasez de agua, debido fundamentalmente a los Trasvases Tajo-Segura.

Las principales debilidades a las que se enfrenta el sector son: la fuerte competencia de productos procedentes de terceros países, atomización de las explotaciones y de las empresas comercializadoras, lo que impide tener economías de escala para comercializar los productos, y la concentración de los clientes en cadenas de compra, lo que endurece las negociaciones.

2.2.1.4.11. La Industria Química

Sector formado por dos clases de industria distinta: la industria ubicada en Cartagena, ligada a fertilizantes (antigua Fersa-Enfersa), a Minería (Peñarroya y Zincsa) y a la refinería de petróleo (eminentemente energética), que ha sufrido fuertemente el impacto de la crisis 1992/1993. De otra parte el sector ligado a la Química fina (Flavonoides, Terpenos, productos de base para la industria farmacéutica, etc.) ubicada en Murcia y Huerta de Murcia, que tiene un mayor valor añadido y un crecimiento sostenido.

En los últimos años (1996-2002) se observa una reactivación de la industria pesada ubicada en Cartagena como son las nuevas empresas del sector químico (carbonato estroncio), nuevas inversiones en fertilizantes, etc., ayudada por una mejora de infraestructuras importante para estas industrias

La entrada en funcionamiento de las plantas de Policarbonatos de General Electric en 1998-1999, ha sido sin duda un dinamizador importante de este sector, con incidencia en inversiones de la Refinería de Repsol en el área petroquímica y en General en el desarrollo del polo químico de Escombreras que en los últimos años 2000-2002 se va consolidando como uno de los mayores polos químico-energéticos del país.

2.2.1.4.12. Sector Cuero/Piel

El sector de cuero es un sector con fuerte implantación en el municipio de Lorca (Alta Guadalentín) que se ve fuertemente afectado por la demanda y situación del sector del Calzado.

Durante la crisis de la primera mitad de los noventa sufrió dificultad debido a la debilidad del sector del calzado y motivado por costes no competitivos.

En el periodo de crecimiento 1994-2000 ha recuperado la actividad fuertemente, debido a la mejora de las exportaciones derivadas fundamentalmente de la relación dolar/peseta. Tiene problemas serios de crecimiento por problemas medioambientales sin resolver.

El sector de la confección de piel ubicado fundamentalmente en la Vega Media se ve fuertemente influenciado por la moda y se trata en



general de pequeñas empresas, que ha sufrido un fuerte impacto en los años de la crisis de la primera mitad de los noventa.

2.2.1.4.13. Sector de la Minería

Este sector con presencia histórica importante en la Región, Prácticamente ha desaparecido como tal con el cierre de Peñarroya y Portman-Golf, empresas emblemáticas de tratamiento de las galenas de la sierra de Cartagena y La Unión, con un fuerte impacto sobre el empleo en la Comarca de Cartagena en durante la crisis de primera mitad de los noventa.

El resto de la minería (excluida mármol y piedra) se reduce a algunas empresas de extracción de sal estudiándose actualmente las posibilidades de extracción de arcillas.

2.1.3. Localización y estructura de la actividad empresarial por comarcas y municipios

2.1.3.1. Distribución comarcal de actividades

Comarca del Altiplano (Jumilla y Yecla)

- Comarca donde destaca el sector alimentario y de bodegas de vino. En Jumilla se sitúa el 24% de las empresas de la comarca, y el 20% del empleo. El 76% de las empresas y el 80% del empleo se sitúan en el municipio de Yecla, donde existe una alta especialización en industrias del mueble.

Comarca del Alto Guadalentín (Águilas, Lorca y Puerto Lumbreras)

- El municipio que más empresas aglutina es Lorca con el 70% del total, seguido de Águilas con el 20%. En la comarca la primera industria es la cárnica, seguida de la del cuero y piel, más centrada en Lorca. El sector que más empleo genera es el alimenticio (30% de la población ocupada).

Comarca del Bajo Guadalentín (Alhama de Murcia, Aledo, Librilla, Mazarrón y Totana)

- El número de empresas se reparten entre Alhama (35%), Totana (30%) y Mazarrón (25%), con una especialización en industria cárnica y calzado en Alhama, y hortofrutícola en Totana y Mazarrón. Esto se refleja en la población ocupada, con un 70% repartido entre los sectores cárnicos y hortofrutícolas.

Comarca del Campo de Cartagena (Cartagena, Fuente Alamo, La Unión)

- Cartagena es el municipio que lidera la localización de industrias de la comarca, con el 75% del total, repartidas por sectores con un 25% del sector agroalimentario, 20% de industrias transformadoras de metal y auxiliares de industrias químicas y petroleras..

Comarca de la Huerta de Murcia (Murcia, Alcantarilla, Beniel y Santomera)

- El municipio de Murcia y sus pedanías agrupan el 86,2% de las industrias, aunque se ha producido un traslado al polígono industrial de Alcantarilla, recogiendo un 8% de las empresas de la comarca. Destaca el sector de alimentación y bebidas con el 19,5% del total de empresas.

Comarca del Mar Menor (San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares y Torre Pacheco)

- Lo característico de esta comarca es su bajo tejido empresarial, con tan sólo el 3,3% de las empresas de la Región. De ellas más de la mitad se encuentran en San Pedro del Pinatar, con alta representación del sector agroalimentario y hortofrutícola.

Comarca del Noroeste (Caravaca, Bullas, Calasparra, Cehegín y Moratalla)

- El bajo nivel de actividad industrial de esta comarca, se localiza en los núcleos de Caravaca y Cehegín, con un 42% y un 21% de las



empresas respectivamente, dominando el sector alimenticio con especial énfasis en empresas hortofrutícolas y conserveras.

Comarca Oriental (Abanilla y Fortuna)

- Esta comarca con predominio de la agricultura, por lo que las pocas industrias existentes se dedican al manipulado hortofrutícola o bien un pequeño grupo se dedica a la fabricación de productos alimenticios, con un 27% del empleo generado por la comarca.

Comarca del Río Mula (Mula, Albudeite, Campos del Río y Pliego)

- Se trata de una comarca con muy baja industrialización, situada básicamente en Mula. Los sectores dominantes son el de alimentación, conservas y cárnico tanto en número de empresas como en empleo generado.

Comarca del Valle de Ricote (Archena, Ojós, Ricote, Ulea y Villanueva)

- Comarca con escasa industrialización, donde el 78% de las empresas están en Archena. Lidera el sector conservero y de manipulación de productos hortofrutícolas, que representa el 36% del total de empresas. La población industrial solo supone el 1,1% del total regional.

Comarca de la Vega Alta (Cieza, Abarán y Blanca)

- La mayor parte de la industria se concentra en Cieza, con el 62% de las empresas de la comarca. Es un área donde la actividades están muy diversificadas y a parte del sector de alimentación y manipulación de frutas, no se destacan otros.

Comarca de la Vega Media (Ceutí, Lorquí, Molina de Segura, Alguazas y Torres de Cotillas)

- La comarca de la Vega Media es junto a Huerta de Murcia y Campo de Cartagena, donde la industria se encuentra más representada, donde Molina de Segura y Torres de Cotillas agrupan al 79% del total de las empresas. Destaca el sector alimenticio.

Comarca	Parados industriales ⁶	Parados industriales ⁷	Nº de empresas industriales ⁸	Nº de empleos industriales	Índice de diversificación	Índice de localización ⁹
Altiplano	663	582	891	7.402	0,60	2,55
Alto Guadalentín	927	764	638	4520	0,54	0,71
Bajo Guadalentín	733	678	451	3735	0,38	1,07
Campo de Cartagena	5331	1335	866	8.839	0,84	0,75
Huerta de Murcia	1474	3761	2.929	20.762	0,76	0,88
Mar Menor	1567	279	344	1.810	0,44	0,51
Noroeste	573	1640	613	5.420	0,73	1,43
Oriental	494	259	107	746	0,73	1,00
Río Mula	252	308	94	1.377	0,48	1,15
Valle del Ricote	2422	637	96	547	0,27	0,49
Vega Alta	236	544	280	1.542	0,60	0,53
Vega Media	445	1054	728	9.361	0,72	2,06
Total Reg. Murcia	15.117	11.841	8.037	66.061	0,75	1,00

⁶ Fuente: En base a los datos del INEM 31 Marzo 1996.

⁷ Fuente: En base a los datos del INEM 31 Marzo 1999.

⁸ Directorio de actividades económicas 1999. Centro Regional de estadísticas de Murcia

⁹ Censo de locales de la región de Murcia 1999

2.1.3.2. Localización del empleo industrial

El índice pone en relación la ocupación industrial¹⁰ y la población¹¹ total. Según esto, como se puede apreciar por los datos expuestos en la tabla anterior, destacan cinco comarcas por tener un índice de empleo industrial superior al promedio regional= 1, siendo por este orden

- Altiplano (2.55), por la significativa participación de Yecla
- Vega Media (2.06), por la fuerte dinámica que ha experimentado la zona en los últimos años, en especial algunos municipios como Molina de Segura.
- Con niveles algo menores Noroeste (1.43) por la implantación de la industria de la alimentación y de conservas, Oriental (1.00) y Río Mula (1.15)
- Los menores valores del índice son los de Mar Menor (0.51), Valle del Ricote (0.59), Vega Alta (0.53)

2.1.3.3. La diversificación industrial

Comparando el empleo industrial en cada una de las ramas de actividad sobre el total del empleo del sector, el promedio de diversificación de la Región de Murcia es en general alto, con un 0,75. Tienen un mayor peso específico las comarcas de Huerta de Murcia y Campo de Cartagena, con el 0,84 y 0,76 respectivamente.

Sin embargo se aprecia menor diversificación en el Valle de Ricote, con (0,27) y el Bajo Guadalentín con 0,38. En este último caso a causa de la alta especialización del sector agroalimentario, que es el que más empleo ocupa.

2.1.3.4. Tamaño medio de las empresas

El tamaño medio de las empresas en la Región de Murcia según número de empleados oscila entre 6,2 trabajadores en la comarca Oriental y los 30,1 trabajadores en Bajo Guadalentín. Existe una atomización palpable de la práctica totalidad del tejido industrial regional, con porcentajes superiores al 80% de empresas con menos de 10 trabajadores.

Las comarcas de Alto Guadalentín, Bajo Guadalentín, Mar Menor, Noroeste, Oriental y especialmente Río Mula y Valle de Ricote alcanzan niveles entre el 83% y el 93% de empresas con menos de 10 trabajadores. El resto de comarcas con porcentajes también próximos al 80% nos ponen de manifiesto el predominio de la pequeña empresa en la Región.

2.1.3.5. Apoyo a la innovación tecnológica en la Región de Murcia

La Región de Murcia dispone de un conjunto de organismos que tienen un papel destacado en la investigación y difusión de tecnologías:

1. Centro de Edafología y Biología Aplicada del Segura (CEBAS):
Es un centro de investigación que depende del consejo superior de Investigaciones Científicas (CSIC). Sus actividades se centran en los campos de conservación de suelos, relación agua-suelo, plantas, tecnología de los alimentos, nutrición, etc.

¹⁰ Directorio de Actividades Económicas de la Región de Murcia. CREM. Datos de 1999.

¹¹ Padrón Municipal de Habitantes 1998. Anuario Estadístico de la Región de Murcia 2000.

2. Centros Tecnológicos:

En los últimos años se han creado diversos centros tecnológicos para mejorar la competitividad.

- Centro Tecnológico del Calzado, en Alhama de Murcia.
- Centro Tecnológico del Mármol, en Cehegín.
- Centro Tecnológico del Mueble y Madera, en Yecla.
- Centro Tecnológico de la Conserva, en Molina de Segura.
- Centro Tecnológico del Cuero y Curtido, en Lorca.
- Centro Tecnológico del Metal, en Polígono Oeste (Alcantarilla-Murcia).

Los Centros Tecnológicos han sido creados bajo la tutela del Instituto de Fomento de la Región de Murcia, dentro del programa STRIDE de la U.E. Las principales actuaciones de estos centros son:

- a. Información sobre mercados.
- b. Asistencia técnica en mejora de productos, procesos y gestión.
- c. Investigación.
- d. Formación de todo tipo.
- e. Normalización, homologación y certificación de productos.

3. Centro Regional de Investigación Agrícola (CRIA) y Centro de Investigación y Desarrollo Agrario (CIDA):

Dependen de la Consejería de Agricultura, Agua y Medioambiente y se dedican a la investigación de actividades y productos agrícolas.

4. Centro de Nuevas Tecnologías:

Este organismo depende de la Consejería de Trabajo y Política Social. En la actualidad presta servicios de análisis de productos, certificaciones y homologaciones.

5. Centro de Investigación de la Universidad de Murcia:

El centro gestiona y organiza las distintas actividades de investigación realizadas al amparo de la Universidad.

6. Instituto de Fomento de la Región de Murcia (INFO):

El Instituto de Fomento es la agencia de desarrollo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, legalmente configurado como una entidad pública y empresarial y orgánicamente adscrito a la Consejería de Ciencia, Tecnología, Industria y Comercio.

Las principales actuaciones del INFO son las siguientes:

- a. Desarrollo tecnológico, favoreciendo la aplicación e incorporación de las tecnologías más apropiadas a la empresa.
- b. Apoyo a la expansión internacional y comercialización de productos de aquellas empresas que lo soliciten, contando con una red de colaboradores en los cinco continentes.
- c. Servicio de información, consultoría y asesoramiento a las empresas de dentro y fuera de la Región para sus inversiones y proyectos de creación y ampliación.

- d. Financiación de proyectos empresariales que tengan que ver con la inversión en activos, calidad, tecnología, internacionalización y equipamientos industriales, a través de los Programas de Ayudas del Instituto, así como a la gestión de distintos programas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) en la Región de Murcia, especialmente dirigidos a las Pymes.

En el área de Innovación y Tecnología el IFRM presta su apoyo a las empresas de forma directa a través de distintos tipos de ayuda o, en ocasiones, gestionando proyectos ante el CDTI o el CSIC-CEBAS.

Dentro del área de Innovación y Tecnología, el INFO actúa a través de las siguientes líneas:

- Financiación de Actividades de I + D.
- Promoción de las tecnologías de la información.
- Desarrollo del mercado de la tecnología y patentes.

2.2. El espacio industrial regional: situación actual

2.2.1. La oferta de suelo industrial en la Región de Murcia: situación actual

2.2.1.1. Superficie bruta de suelo industrial

La **superficie bruta** de suelo industrial asciende a 11.042 Ha, pertenecientes a 524 actuaciones distribuidas de la forma siguiente:

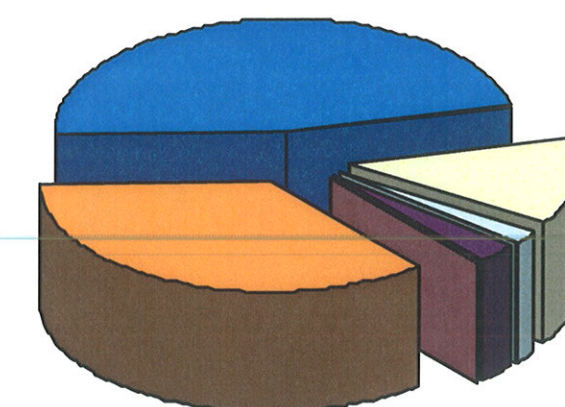
- Polígonos ordenados (P), con plan parcial aprobado: 3.509 Ha.
- Polígonos sin ordenar (N), en suelo urbanizable: 4.631 Ha.
- Zonas y enclaves industriales (Z+E), en suelo urbano: 1.251+185= 1.436 Ha
- Agrupaciones industriales e industrias singulares (A+I), en suelo no urbanizable : 258+10= 268 Ha.

Parque de Suelo Industrial. Región de Murcia.

Categorías	Nº Actuaciones	Superficie Bruta(Ha)
(P) polígonos industriales	95	3.509
(N) polígonos sin ordenar ¹²	121	4.631
Subtotal suelo urbanizable.	216	8.140
(Z) zonas industriales urbanas	153	1.251
(E) enclaves industriales urbanos.	33	185
Subtotal suelo urbano	186	1.436
(A) agrupación industrial	35	258
(I) industria singular	13	10
Subtotal suelo no urbanizable	48	268
Total	450	9.843
Unidades PGOU Murcia	74	1.199
Total incluyendo unidades PGOU Murcia	524	11.042

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

Parque de suelo



- (P) polígonos industriales
- (N) polígonos sin ordenar
- (Z) zonas industriales urbanas
- (E) enclaves industriales urbanos.
- (A) agrupación industrial
- (I) industria singular

¹² Aproximadamente 650 Ha de "polígonos no ordenados" estaban, en 1995, en situación de estudios previos o tramitación urbanística

2.2.1.2. Grado de urbanización de los espacios industriales

El **grado de urbanización** de las actuaciones anteriores, siguiendo criterios legales establecidos es el siguiente:

- 2.546 Ha. de urbanización correcta
- 1.114 Ha. de urbanización deficiente
- 6.184 Ha. sin urbanización (7.383 Ha considerando las unidades del PGOU de Murcia)

Grado de Urbanización del Suelo Industrial. Región de Murcia.

Categorías.	Superficie (Has) según grado de urbanización			
	urban. correc	urban. defic	sin urbaniz	total
(P) polígonos industriales	2.121	353	1.035	3.509
(N) polígonos sin ordenar	29	329	4.273	4.631
Subtotal suelo urbanizable	2.150	682	5.308	8.140
(Z) zonas industriales urbanas	296	364	591	1.251
(E) enclaves industriales urbanos.	100	68	17	185
Subtotal suelo urbano	396	432	608	1.436
(A) agrupación industrial			258	258
(I) industria singular			10	10
Subtotal suelo no urbanizable	0	0	268	268
TOTAL	2.546	1.114	6.184	9.844
Unidades PGOU Murcia			1.199	1.199
Total incluyendo PGOU Murcia			7.383	11.043

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

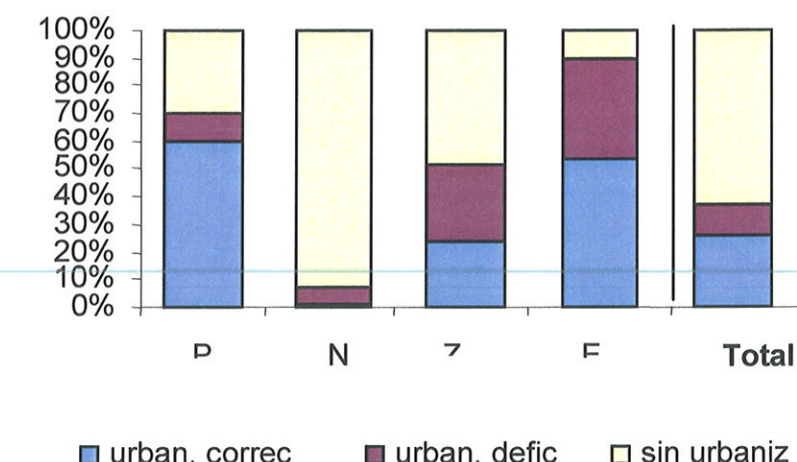
Además existen 4.459 Ha. de superficie de suelo industrial **gestionadas** en términos urbanísticos, de los que aproximadamente 3.300 Ha. son en suelo urbanizable. Puede considerarse como **suelo industrial bruto urbanizado** la suma de las superficies urbanizadas correcta y deficientemente, que asciende a 3.660 Ha. de las que 3.128 Ha. están **ocupadas** actualmente, y 531 Has están disponibles (15% del bruto urbanizado).

La **dotación urbanística de suelo industrial**¹³ de la Región de Murcia es de 2,8 Ha./1.000 Hab., muy superior a la media española de 1,5 Ha./1000 Hab. según datos de población de 1.998. (El índice disminuye según sea considerada en los cálculos la ocupación del complejo industrial de General Electric hasta el 2,3%)

2.2.1.3. Estructura espacial de la oferta de suelo industrial

La **localización territorial** principal del suelo industrial corresponde al Campo de Cartagena (31,5%), Huerta de Murcia (14%), y Vega Media (11,1%), equivalentes a 3.105 has, 1.381 has y 1.092 has respectivamente. La mayor dotación de suelo en **Polígonos ordenados** (P) corresponde también al Campo de Cartagena (29%), seguida por la Vega Media (18,9%) y la Huerta de Murcia (17%), lo que supone respectivamente 1.018, 663 y 596 Has. de superficie bruta de suelo industrial con planeamiento aprobado. El Campo de Cartagena posee casi la mitad (42%) del suelo en **Polígonos sin ordenar** (N), equivalentes a 1.962 Ha., localizándose principalmente la superficie restante de superficie industrial urbanizable sin planeamiento en las comarcas del Mar Menor y Huerta de Murcia (8%), Altiplano (7%), Bajo Guadalentín (6%), Oriental y Río Mula (5,9-5,7%), todas ellas con superficies totales entre 275 y 400 Ha. de esta categoría.

Grado de urbanización



¹³ Dotación urbanística de suelo industrial: Sup. bruta ocupada / 1.000 habs.

Comarca	Superficie Suelo Industrial Bruto (has)						Porcentaje (%)					
	P	N	Z	E	A+I(1)	TOTAL	P	N	Z	E	A+I	TOTAL
Altiplano	316	325	153	2	0	796	9,0	7,0	12,2	1,1	0,0	8,1
Alto Guadalentín	185	117	120	14	249	686	5,3	2,5	9,6	7,6	92,9	7,0
Bajo Guadalentín	194	277	56	32	0	560	5,5	6,0	4,5	17,3	0,0	5,7
Campo de Cartagena	1.018	1.962	63	59	4	3.105	29,0	42,4	5,1	31,9	1,5	31,5
Huerta de Murcia	596	389	381	7	7	1.381	17,0	8,4	30,5	4,0	2,6	14,0
Mar Menor	120	385	95	5	0	605	3,4	8,3	7,6	2,7	0,0	6,1
Noroeste	109	182	90	21	8	409	3,1	3,9	7,2	11,3	2,9	4,2
Oriental	41	274	9	0	0	325	1,2	5,9	0,7	0,0	0,0	3,3
Río Mula	98	266	12	17	0	393	2,8	5,7	1,0	9,2	0,0	4,0
Valle del Ricote	10	22	28	7	0	67	0,3	0,5	2,3	3,8	0,0	0,7
Vega Alta	159	205	55	5	0	424	4,5	4,4	4,4	2,7	0,0	4,3
Vega Media	663	226	188	16	0	1.092	18,9	4,9	15,0	8,4	0,0	11,1
Total Reg. Murcia	3.509	4.631	1.251	185	268	9.844	100	100	100	100	100	100
Plan General Murcia						1.199						
Total incluyendo datos del Plan General de Murcia						11.043						

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

- La mayor superficie de **suelo industrial correctamente urbanizado** corresponde a Campo de Cartagena y a la Huerta de Murcia¹⁴ y Vega Media, cada una de las comarcas con aproximadamente el 20 % de la superficie total; un segundo grupo lo forman el Alto Guadalentín, Bajo Guadalentín, Noroeste, entre el 3,5 y el 5,5%, y finalmente, Altiplano, Vega Alta, Mar Menor, alrededor del 2%, con las comarcas Oriental, Río Mula, y Valle del Ricote muy por debajo del resto.
- La superficie deficientemente urbanizada se localiza preferentemente en el Altiplano, Campo de Cartagena y Vega Media (32, 24 y 14% respectivamente)
- La mayor cantidad de **suelo industrial sin urbanizar** está en el Campo de Cartagena y la Huerta de Murcia (30 y 13% respectivamente) con un segundo grupo homogéneo alrededor del 7% con el Mar Menor, Vega Media, Alto Guadalentín.
- La **superficie gestionada** urbanísticamente se localiza principalmente en el Campo de Cartagena, Huerta de Murcia y Vega Media.
- Comparando la relación con el parque de suelo total:
 - La Huerta de Murcia, la Vega Media y el Campo de Cartagena superan el 30% de suelo correctamente urbanizado sobre el total de suelo, y las comarcas del Alto y Bajo Guadalentín y el Valle del Ricote están alrededor del 25%. La media regional es del 26%.
 - La mayor proporción de suelo deficientemente urbanizado corresponde, con una enorme diferencia, al Altiplano (44%), a continuación la Vega Alta (22%) y Vega Media (14%); el resto se sitúa en valores inferiores al 10%. La media regional es del 11%.
 - El suelo sin urbanizar supone el 63% del parque de la Región. El valor más alto es el de las comarcas Oriental, Río Mula, y Mar Menor, por encima del 90%; en el resto, oscilan entre el 50 y 70%, excepto en la Vega Media que es del 40%.
 - La superficie gestionada es el 45%.

¹⁴ En este dato hay que tener en cuenta que se ha considerado como totalmente urbanizado el complejo industrial de General Electric en Cartagena, para no incluirlo como suelo disponible. El suelo realmente urbanizado en Cartagena se reduciría entonces en unas 600 has.

Distribución comarcal de la superficie según grado de urbanización y gestionada de la Región de Murcia.

Comarca	Urbanización		Has	Superficie
	correcta	deficiente	sin urbanizar	Gestionada
Altiplano	68	353	555	438,51
Alto Guadalentín	178	60	444	244,28
Bajo Guadalentín	145	35	282	206,63
Campo de Cartagena	945	270	1.869	1646,98
Huerta de Murcia	522	55	806	800,53
Mar Menor	47	37	544	115,71
Noroeste	99	41	248	183,41
Oriental	0	2	320	0
Río Mula	9	11	370	19,2
Valle del Ricote	17	5	32	23,62
Vega Alta	57	92	273	133,43
Vega Media	461	152	441	646,43
Total Reg. Murcia	2.546	1.114	6.183	4.459

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

Distribución comarcal de la superficie ocupada y bruta urbanizada de la Región de Murcia.

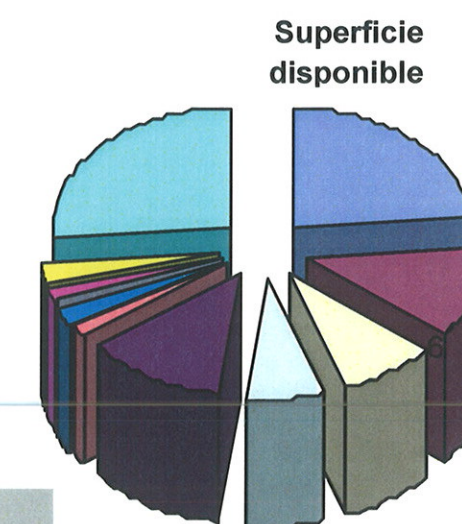
Comarca / Has	total (disponible)			Sup. Ocupada (Ha) (3)	Bruta urbanizada (1)	% disponible/bruta urbanizada
	vacante	en obras	(2)			
Altiplano	5	121	126	294	421	30%
Alto Guadalentín	57	7	64	174	238	27%
Bajo Guadalentín	29	18	47	133	180	26%
Campo de Cartagena	39	0	39	1.176	1.215	3%
Huerta de Murcia	63	4	67	510	577	12%
Mar Menor	10	0	10	73	84	12%
Noroeste	13	2	15	125	140	11%
Oriental	0	0	0	2	2	0%
Río Mula	0	0	0	20	20	0%
Valle del Ricote	9	0	9	13	22	41%
Vega Alta	13	3	16	133	149	11%
Vega Media	105	33	138	474	612	23%
Total Reg. Murcia	343	188	531	3.127	3.660	15%

(1) Superficie urbanizada correcta y deficientemente (en P, N, Z, y E) (Incluye actuaciones en tramitación)

(2) Superficie urbanizada correctamente (actual y en obras sin ocupar en P)

(3) La superficie ocupada es la diferencia entre 1 y 2

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.



- Altiplano
- Alto Guadalentín
- Bajo Guadalentín
- Campo de Cartagena
- Huerta de Murcia
- Mar Menor
- Noroeste
- Oriental
- Río Mula
- Valle del Ricote
- Vega Alta
- Vega Media

Suelo Industrial ocupado y disponible	
SUELO INDUSTRIAL.	SUP (Ha)
NETO DISPONIBLE	372
Vacante	241
En obras	131
BRUTO DISPONIBLE	531
Vacante	344
En obras	187
BRUTO URBANIZADO	3.659
Urbanización correcta	2.546
Urbanización deficiente	1.113
BRUTO OCUPADO	3.128
% BRUTO DISPONIBLE/BRUTO URBANIZADO	15%
Dotación urbanística	2,81

Hipótesis considerando General Eléctric como suelo no disponible			
Suelo (has)	Total	General Eléctric	Total sin GE
Parque suelo	9.933	750	9.183
gestionado	4.459	750	3.709
Br. disponible	531	0	531
Br. urbaniza	3.659	750	2.910
ocupado	3.128	750	2.378
	15%	0%	18%
	2,81		2,13

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

Se considera, a efectos de este documento, como superficie de **suelo industrial bruto ocupado**, la diferencia entre la superficie bruta urbanizada y la bruta disponible, lo que supone considerar como ocupado, tanto el suelo de las industrias, como el de los viales y espacios libres y comunes, urbanizados y construidos. A estos efectos se ha considerado un ratio, como media de cálculo del 70%, como relación entre el suelo disponible neto/suelo disponible bruto. El resultado supone 3.128 Has de suelo industrial bruto ocupadas actualmente.



2.2.1.4. Análisis de los cambios en los últimos cinco años

Los datos compilados en el Estudio de Suelo Industrial (1995) y el Avance de Directrices (1997) permiten establecer un rápido análisis de lo ocurrido en los últimos cinco años¹⁵. La comparación es pertinente, ya que el Avance se redactaba después de una situación de crisis, tras la que había tantas expectativas como incertidumbres.

Numero de actuaciones

- Existen 40 nuevas actuaciones regladas (114 si se consideran las actuaciones del PGOU de Murcia)

Parque de suelo industrial

	Superficie Suelo Industrial Bruto						Porcentaje sobre total de suelo					
	P	N	Z	E	A+I	TOTAL	P	N	Z	E	A+I	TOTAL
Avance	1.892	5.281	1.279	187	0	8.639	22%	61%	15%	2%	0%	100%
Directrices	3.509	4.631	1.251	185	268	9.843	36%	47%	13%	2%	2%	100%

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2000 y elaboración propia.

- Hay 1.204 Has nuevas de suelo industrial en total entre el periodo de Avance y estas Directrices, que se ha incrementado casi en su totalidad en suelo urbanizable (no se consideran en esta comparación los datos de suelo no urbanizable)
- El parque de polígonos industriales ordenados urbanísticamente ha subido un 14% (1.617 Has), el mismo porcentaje que han descendido los polígonos sin ordenar.
- Por tanto el conjunto del suelo ha crecido, y se ha ordenado más suelo, pero con un descenso de polígonos sin ordenar, que constituyen la reserva urbanística a medio plazo¹⁶.

Suelo urbanizado y gestionado.

	Urbanización		Bruto urbanizado	Has sin urbanizar	Superficie Gestionada
	Correcta	Deficiente			
Avance	1.178	1.152	2.330	6.309	4.097
Directrices	2.546	1.114	3.660	6.183	4.459

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

- Se ha urbanizado una gran cantidad de suelo, mientras que no ha habido ninguna mejora en el suelo con urbanización deficiente. Se ha reducido el suelo sin urbanizar, mientras que la gestión de suelo se ha incrementado en menor medida que la generación y urbanización.
- Los datos son relativos, ya que estamos incluyendo en el suelo urbanizado todo el complejo de General Eléctric; sin contar con este criterio (600 has), estaríamos hablando de 1946 has urbanizadas, y el incremento sería entonces de 768 has.

¹⁵ Los nuevos datos corresponden al estudio "Actualización de Bases de las Directrices de Suelo Industrial de la Región de Murcia" (2000-2001)

¹⁶ Este dato es relativo, ya que no está incluido el PGOU de Murcia y hay que considerar la revisión que estén haciendo algunos de los municipios más importantes de la Región (Cartagena, Lorca y Molina)



Distribución comarcal del suelo bruto disponible, ocupado y urbanizado.

Comarca / Has	total (disponible)			Sup. Ocupada			Bruta urbanizada			% disponible / urbanizada		
	Direct.	Avance	D/A	Direct.	Avance	D/A	Direct.	Avance	D/A	Direct.	Avance	D/A
Altiplano	126	53	2,38	294	142	2,07	421	195	2,16	30	27,2	1,10
Alto Guadalentín	64	30	2,13	174	127	1,37	238	157	1,52	27	18,9	1,43
Bajo Guadalentín	47	69	0,68	133	101	1,32	180	170	1,06	26	40,7	0,64
Campo de Cartagena	39	41	0,95	1.176	448	2,63	1.215	489	2,48	3	8,4	0,36
Huerta de Murcia	67	221	0,30	510	506	1,01	577	727	0,79	12	30,4	0,39
Mar Menor	10	5	2,00	73	68	1,07	84	73	1,15	12	6,4	1,88
Noroeste	15	38	0,39	125	90	1,39	140	128	1,09	11	29,7	0,37
Oriental	0	0		2	2	1,00	2	2	1,00	0	0	
Río Mula	0	0		20	20	1,00	20	20	1,00	0	0	
Valle del Ricote	9	0		13	12	1,08	22	12	1,83	41	0	
Vega Alta	16	8	2,00	133	93	1,43	149	101	1,48	11	7,5	1,47
Vega Media	138	33	4,18	474	223	2,13	612	256	2,39	23	12,7	1,81
Total Reg. Murcia	531	498	1,07	3127	1832	1,71	3660	2330	1,57	15	21,3	0,70

Fuente: Actualización del Estudio de Suelo Industrial de la Región de Murcia 2001 y elaboración propia.

El análisis comarca a comarca revela tendencias variadas:

- El suelo disponible ha aumentado muy poco en el conjunto regional, y en las zonas más potentes ha disminuido (Huerta de Murcia, Cartagena, Bajo Guadalentín). En la Vega Media ha subido de forma radical la disponibilidad de suelo, en el Altiplano¹⁷, Alto Guadalentín, Mar Menor. En la comarca del Noroeste se ha reducido a la mitad.
- La superficie ocupada ha subido de manera más homogénea, con los mayores incrementos en el Campo de Cartagena, Vega Media y Altiplano.
- La superficie urbanizada sigue los mismos patrones que la superficie ocupada.
- El porcentaje de la superficie bruta disponible sobre la bruta urbanizada ha disminuido en la Región, pero lo ha hecho de forma desigual, formándose dos grupos de comarcas homogéneas: bajan el Bajo Guadalentín, Campo de Cartagena, Huerta de Murcia, y Noroeste y suben el resto.
- En todo caso, convendrá analizar casos particularizadamente: en la Vega Media se ha duplicado el suelo urbanizado y el ocupado, y el suelo disponible se ha multiplicado por cuatro, pero probablemente es una situación temporal. En un plazo de tiempo muy corto el suelo disponible va a ser vendido, según las tendencias detectadas, y habrá que esperar a la revisión del PGOU de Molina para ver una nueva situación.

Dotación urbanística de suelo industrial

La dotación urbanística se ha aumentado de 1,7 a 2,8 Has / 1.000 hab. (2,13 sin considerar General Eléctric, ver nota al punto 2.2.1.2)

¹⁷ El dato es matizable, dado que el incremento se debe al Polígono del Mármol, de características singulares (gran superficie, del polígono y de las parcelas, especialización productiva, no urbano...)

2.2.1.5. Breve análisis de precios de suelo industrial, densidades industriales y dotación de suelo industrial por habitante

A. PRECIOS DEL SUELO INDUSTRIAL

La información sobre precios del suelo industrial, en polígonos y zonas urbanas, no es muy abundante y está referida a los polígonos inventariados en el ESI, referentes a 24 polígonos y 13 zonas urbanas, cuyos promedios comarcales se presentan en el cuadro adjunto.

PRECIOS DEL SUELO INDUSTRIAL (Pta/m ² y Euros/m ²)				
Comarca	Polígono			Zona urbana
	1.500m ²	1.500- 5.000m ²	>5.000m ²	
ALTIPLANO	5.000 (30.05)	5.500 (33.05)	6.000 (36.06)	
ALTO GUADALENTÍN	6.000 (36.06)	6.000 (36.06)	6.000 (36.06)	6.900 (41.47)
BAJO GUADALENTÍN	5.000 (30.05)	5.500 (33.05)	6.000 (36.06)	8.000 (48.08)
CAMPO DE CARTAGENA ¹⁸	6.000 (28.25)	6.500 (39.07)	7.000 (42.07)	
HUERTA DE MURCIA	7.500 (45.07)	12.000 (72.12)	15.000 (90.15)	
MAR MENOR				17.500 (105.18)
NOROESTE	5.000 (30.05)	3.700 (22.24)	2.500 (15.03)	9.500 (57.10)
ORIENTAL	3.500 (21.03)	4.000 (24.04)	5.000 (30.05)	
RÍO MULA	5.000 (30.05)			
VALLE DEL RICOTE	3.500 (21.03)	4.000 (24.04)	5.000 (30.05)	
VEGA ALTA	5.000 (30.05)	5.000 (30.05)	5.000 (30.05)	
VEGA MEDIA	5.000 (30.05)	5.000 (30.05)	5.000 (30.05)	6.500 (39.07)
MEDIA	5.136 (30.16)	5.720 (34.38)	5.720 (37.56)	9.680 (58.18)

Fuente: Instituto de Fomento de la Región de Murcia y elaboración propia.

B. DENSIDADES INDUSTRIALES

Es el número de empleados por unidad de superficie (emp./Ha), aplicada a partir de la evolución de esta variable, en base a la experiencia nacional e internacional, determinando los estándares más adecuados para la calidad de los espacios industriales murcianos. La densidad industrial es la variable de mayor influencia en el resultado de la previsión de la demanda de suelo industrial, según el modelo de estimación propuesto. Es decir, el modelo es más sensible a la densidad industrial aplicada que a las tasas de variación poblacionales.

¹⁸ Los Camachos y Lobolarín 7.000 pts/m²-42.07 Euros/m² en la zona pueden llegar a alcanzarse los 8.000-10.000 pts/m²-48.08-60.10 Euros/m², Abanilla 3.500-4.000 pts/m²-21.03-24.04 Euros/m², Fortuna 4.000 pts/m²-24.04 Euros/m², Archena 5.000 pts/m²-30.05 Euros/m², Blanca 3.000-4.000 pts/m²-18.03-24.04 Euros/m², Lorquí-Molina 10.000-12.000 pts/m²-60.10-72.12 Euros/m², Ceutí-Las Torres de Cotillas 5.000 pts/m²-30.05 Euros/m² (precios de venta consultados)

El valor de las densidades industriales recomendadas para polígonos industriales oscila de 25 a 100 empleados/Ha, para industria media y semipesada de transformación o manufactura, y de 5 a 25 empleados/Ha en parques industriales de industria pesada y especial, mientras que las zonas industriales urbanas poseen densidades superiores, de más de 100 empleados/Ha, según se presenta en el cuadro siguiente:

Tipología y características de los asentamientos industriales			
Área	Superficie (Ha)	Densidad industrial (emp/Ha)	Tipo de industria
Zona industrial urbana	4 - 50	Más de 100	- Ligera y semiligera de cobertura de ciudades
Polígono industrial	50 - 1.000	25 - 100	- Media y semipesada de transformación o manufactura
Parque industrial	Más de 1.000	5 - 25	- Pesada y especial

C. DOTACIÓN DE SUELO INDUSTRIAL POR HABITANTE

La dotación actual de suelo industrial es de 1,8 Ha/1000hab. En la alternativa de demanda (hipótesis 4) se sitúa en valores medios habituales de dicho ratio, variando desde 2,2 Ha/1000hab (año 2006) a 3,9 Ha/1000hab (año 2021).

Dotación de suelo industrial por habitante (Ha/1.000 habitantes)					
Comarca	2001	2006	2011	2016	2021
Altiplano	3.5	4.4	5.6	6.7	8.0
Alto Guadalentín	1.0	1.3	1.7	2.0	2.3
Bajo Guadalentín	1.8	2.3	2.9	3.5	4.1
Campo de Cartagena	1.9	2.4	3.1	3.6	4.3
Huerta de Murcia	1.5	1.9	2.3	2.8	3.3
Mar Menor	0.6	0.8	1.0	1.1	1.4
Noroeste	1.9	2.4	3.1	3.6	4.3
Oriental	0.9	1.1	1.4	1.7	2.0
Río Mula	2.6	3.3	4.1	4.9	5.8
Valle del Ricote	1.2	1.5	1.9	2.3	2.7
Vega Alta	1.0	1.3	1.6	1.9	2.3
Vega Media	4.2	5.3	6.6	7.9	9.3
Media	1.8	2.2	2.8	3.3	3.9

Fuente: Anexo de Modelo de demanda de suelo industrial 2002: elaboración propia

2.2.1.6. Las actuaciones en Suelo No Urbanizable.

En la mayoría de los Municipios se ha utilizado, hasta la entrada en vigor de la ley 1/2001, con profusión el artículo 16.3 de la Ley del Suelo 1992 (antiguo art. 43.3 del texto refundido de la ley del suelo de 1976), para autorizar las implantaciones industriales en SNU por razón de interés social. Ha sido un problema histórico; la inexistencia de suelo urbanizado ha llevado a los Municipios a recurrir a este procedimiento con frecuencia. La Comunidad Autónoma se ve muchas veces desbordada por situaciones de hecho (licencias concedidas, obras terminadas, ...)

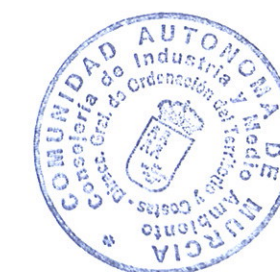
Los Ayuntamientos, aunque han tenido interés en dotar al Ayuntamiento de zona industrial, sus escasos presupuestos y sus necesidades de obras y servicios, les ha impedido destinar fondos a crear suelo adecuado o han existido otras prioridades.

En el sector industrial se tramitaron entre 1990 y 1995 342 expedientes de "interés social", en su mayoría de nueva construcción. Los Municipios con mayor número de expedientes eran: Cartagena (52), Yecla (50), Lorca (23) y Caravaca (18). Dejando al margen Yecla, que no ha tenido polígono industrial urbanizado, los otros tres municipios poseen oferta en condiciones y en algunos casos (Caravaca), ha estado vacío el polígono durante muchos años.

En el periodo de 1996 a 2000 se tramitaron 102 expedientes, un número considerablemente menor, pasando de 68 a 26 las aprobaciones por año. Las comarcas con mayor número de aprobaciones son el Altiplano, Alto y Bajo Guadalentín (ver tabla municipios), y los menores el Valle del Ricote y la Vega Alta. El Campo de Cartagena, Altiplano y Noroeste han reducido la aprobación de actuaciones por encima de la media.

Actuaciones en suelo no urbanizable. Expedientes 1996-2000								
1996-2000					Comparación			
Comarca	Nº actuaciones	Sup. Parcela Has	Edificabilidad m2c	e m2c/m2s	Polígonos P	% sobre P	Suelo Disponible	% sobre disponible
Altiplano	16	81,53	54.750	0,07	316	26%	126	65%
Alto Guadalentín	14	32,59	51.962	0,16	185	18%	64	51%
Bajo Guadalentín	15	92,02	103.219	0,11	194	47%	47	196%
Campo de Cartagena	9	20,26	33.234	0,16	1.018	2%	39	52%
Huerta de Murcia	8	23,16	43.299	0,19	596	4%	67	35%
Mar Menor	8	42,93	29.754	0,07	120	36%	10	429%
Noroeste	7	37,98	59.909	0,16	109	35%	15	253%
Oriental	13	29,44	22.731	0,08	41	71%	0	-
Río Mula	8	9,98	35.451	0,36	98	10%	0	-
Valle del Ricote	2	58,85	22.360	0,04	10	612%	9	654%
Vega Alta	2	58,85	22.360	0,04	159	37%	16	368%
Vega Media					663	0%	138	0%
Total Reg. Murcia	102	487,59	479.029		3.509,07	14%	531	92%

Fuente: Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas. Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio CARM.



Evolución de las aprobaciones en suelo no urbanizable en los periodos 90-95 y 96-00

Comarca	1990-1995	Aprob.	1996-2000	Aprob.
	Nº actuaciones.	/año (5)	Nº actuaciones	/año (4)
Altiplano	49	10	16	4
Alto Guadalentín	38	8	14	4
Bajo Guadalentín	31	6	15	4
Campo de Cartagena	60	12	9	2
Huerta de Murcia	24	5	8	2
Mar Menor	27	5	8	2
Noroeste	46	9	7	2
Oriental	19	4	13	3
Río Mula	13	3	8	2
Valle del Ricote	2	0	2	1
Vega Alta	23	5	2	1
Vega Media	10	2		0
Total Reg. Murcia	342	68	102	26

Por sectores, el mayor número de aprobaciones en los últimos años corresponde al sector agrícola (34% del total)

Clasificación	Sup. parcelas	Sup. construida	Nº de actuaciones	% / total actuac.	Edificabilidad media
A: Agroalimentarias	1.860.841	230.763	35	34%	12%
C: Comercial (predominante)	70.271	18.369	6	6%	26%
E: Extractivas e Industrias de la Construcción	874.346	41.811	12	12%	5%
I: Infraestructuras y Energía	35.354	1.018	4	4%	3%
M: Madera	238.852	46.905	14	14%	20%
O: Otras Actividades Industriales	171.979	24.891	10	10%	14%
Q: Química	191.082	41.838	8	8%	22%
T: Textil, Calzado y Piel	230.980	37.368	9	9%	16%
V: Automóvil y Transporte	29.351	2.868	3	3%	10%
Z: Otros	637.165	19.830	2	2%	3%
Total	4.340.221	465.661	103	100%	11%

Fuente: Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas. Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio CARM.

- *Nota: Conviene distinguir entre las actuaciones que se están aprobando y lo que supondría su conversión a suelo en polígonos industriales. Por ello se deben independizar las aprobaciones que corresponden a actividades que realmente no pueden ser dirigidas a polígonos (en principio, las clasificadas como del sector agrícola, que son más de un tercio de la superficie de suelo y la mitad de la construida).*
- *Lo primero que puede ser significativo es la relación de los sectores con la edificabilidad: las actividades clasificadas como de transformación agraria, (centrales hortofrutícolas, naves de almacenaje...) tiene una edificabilidad media del 0,12 m2c/m2s (baja para un polígono convencional). Otras actividades tienen edificabilidades aún menores que convendrá analizar, aunque el número es muy reducido para sacar conclusiones.*



2.2.2. La demanda de suelo industrial en la Región de Murcia

2.2.1.1. Caracterización de la demanda de suelo en la Región de Murcia

A. La superficie de suelo industrial

El parque total de suelo industrial, según la demanda prevista para la Región de Murcia, en el año 2016, oscila entre 4.900 y 5600 Has., aproximadamente, según la horquilla considerada.

La previsión media, eligiendo el escenario reflejado en la hipótesis tercera de cálculo de la demanda, es de 2.037, 2.750, 3.687, 4661 y 5.900 Has. de suelo industrial, en los años horizonte 2001, 2.006, 2.011, 2.016 y 2021 respectivamente.

- *En el Avance de Directrices de 1997 se utilizaron cuatro escenarios, eligiendo el intermedio. Para las actuales Directrices de Suelo Industrial se ha optado por cuatro escenarios distintos en los que se ha desplazado el horizonte hasta el año 2021. De todos ellos se ha escogido el de la hipótesis tres como el más correcto y adecuado a las necesidades de demanda (tal y como se explica en el anexo de Modelo de la demanda de Suelo Industrial)*

B. Demanda anual de suelo industrial

La demanda anual media, calculada en base a los incrementos de la superficie total (parque) de suelo industrial corresponde a los años horizonte, y que supone períodos de 5 años, es la siguiente:

Demanda anual de suelo industrial				
Período	Demanda (Ha./año) Hipótesis 1	Demanda (Ha./año) Hipótesis 2	Demanda (Ha./año) Hipótesis 3	Demanda (Ha./año) Hipótesis 4
2001 – 2006	120	99	143	143
2006 –2011	143	108	187	226
2011 – 2016	169	115	195	273
2011 – 2016	210	128	248	300
Media 2001-2021	160	113	193	286

Fuente: Anexo de Modelo de demanda de suelo industrial 2002: elaboración propia

La demanda anual media es por tanto de 193 Has/año a lo largo del periodo 2001-2021 para la tercera hipótesis de cálculo de la demanda que es la que se ha considerado más adecuada.

2.2.1.2. La adecuación entre la oferta y la demanda de suelo industrial

- La superficie de suelo neto disponible en el año 2000 es de 375 Has, equivalentes a aproximadamente 530 Has de suelo industrial bruto disponible.
- Con el ritmo de crecimiento de la demanda del primer periodo (120 has / año), en 4-5 años se habrá ocupado la oferta actual, si se



considera el ritmo de la hipótesis 3 de 143 Ha/año el ritmo es mucho menor.

- Existe por tanto un claro desajuste entre la oferta (y el ritmo de generación de suelo) y la demanda en términos globales regionales, que es necesario matizar comarca por comarca.

2.2.1.3. Distribución comarcal de la demanda de suelo industrial. Balance

Adecuación comarcal entre la oferta y demanda de suelo industrial en el periodo 2001-2006.						
Comarca	Oferta Disponible Has (1)	Demanda anual Has/año	Demanda en 5 años	% Demanda 5 años / Oferta	Oferta 1996 (Has) (2)	Incremento oferta 2001/ 06* (1/2)
Altiplano	126	12	60	47,6	53	2,38
Alto Guadalentín	64	8	40	62,5	30	2,13
Bajo Guadalentín	47	8	40	85,1	69	0,68
Campo de Cartagena	39	25	125	320,5	41	0,95
Huerta de Murcia	67	44	220	328,4	221	0,30
Mar Menor	10	4	20	200	5	2,00
Noroeste	15	7	35	233,3	38	0,39
Oriental	-	1	5	-	-	-
Río Mula	-	3	15	-	-	-
Valle del Ricote	9	1	5	55,6	-	-
Vega Alta	16	3	15	93,8	8	2,00
Vega Media	138	25	125	90,6	32	4,31
Total Reg. Murcia	531	143	715	134,7	497	1,07

* :número de veces o ratio en el que se incrementa la oferta entre el año 2001 y el año 2006 (sin unidades)

Distribución comarcal de la demanda total de suelo industrial (A) y de los incrementos de demanda Ha / año (B)															
	A %	A 2001 Has.	B 01-06 Ha/año	A %	A 2006 Has.	B 06-11 Ha/año	A %	A 2011 Has.	B 11-16 Ha/año	A %	A 2016 Has.	B 16-21 Ha/año	A %	A 2021 Has.	B Media 2001- 2021
Altiplano	8,5	173	12	8,4	230	15	8,3	305	15	8,2	381	19	8,1	476	15
Alto Guadalentín	5,6	115	8	5,6	154	10	5,6	206	11	5,6	259	13	5,5	325	11
Bajo Guadalentín	5,5	111	8	5,6	153	11	5,7	210	12	5,8	270	16	1,4	84	12
Campo de Cartagena	19,3	392	25	18,9	519	33	18,5	682	32	18,1	844	40	6,6	392	33
Huerta de Murcia	29,9	608	44	30,2	830	59	30,5	1.125	62	30,8	1.437	80	31,1	1.835	61
Mar Menor	2,0	42	4	2,2	62	6	2,5	91	7	2,8	129	11	5,5	325	7
Noroeste	6,0	123	7	5,8	161	9	5,6	208	9	5,4	253	11	5,2	308	9
Oriental	0,6	11	1	0,5	15	1	0,5	19	1	0,5	24	1	0,7	44	1
Río Mula	2,6	53	3	2,5	70	4	2,5	91	4	2,4	112	5	4,5	265	4
Valle del Ricote	1,1	23	1	1,1	30	2	1,1	40	2	1,1	49	2	0,3	16	2
Vega Alta	2,5	51	3	2,4	67	4	2,4	88	4	2,3	109	5	2,3	134	4
Vega Media	16,5	335	25	16,7	459	33	16,9	622	35	17,1	796	44	5,9	349	34
Total Reg. Murcia	100,0	2.037	143	100,0	2.750	187	100,0	3.687	195	100,0	4.661	248	100	5.900	193

- En el escenario de crecimiento de la demanda elegido se ha visto que existe un desajuste entre la oferta y la demanda a nivel regional. Comparando el índice de crecimiento de la oferta entre 2001 y 1996:
 - Hay cuatro comarcas que quedan por debajo de éste: Huerta de Murcia, Campo de Cartagena, Mar Menor y Noroeste. En las dos primeras se han resuelto y consolidado en los últimos años importantes operaciones de suelo industrial (Cabezo Beaza, General Eléctric, Polígono Oeste) que suponen un salto cuantitativo importante, quedando la oferta al final del nuevo periodo por debajo de la del 96.
 - Este suelo ha dejado de estar disponible (estos polígonos están vendidos y ocupados), y habrá que trabajar en detalle con dos escenarios: o bien se crea un periodo de demora en la demanda, que volvería a equilibrarse con la generación de suelo, o las comarcas siguen un proceso de aumento de demanda que quedaría insatisfecha.
 - En el resto, en cambio, la oferta disponible ha aumentado con un índice que supera el doble de la del periodo anterior, y también habrá que analizar las posibles evoluciones.

2.2.1.4. Diagnóstico comarcal de la oferta y la demanda de suelo industrial

2.2.1.4.1. La Oferta de la Huerta de Murcia

La Huerta de Murcia ejerce su influencia no solo en un municipio sino en el resto de la zona y de la Vega Media (Molina, Lorquí, Ceutí – Alguazas). Murcia esta encuadrada en el Arco Mediterráneo y presenta parámetros económicos de crecimiento sostenido en los últimos años, así como de cualificación funcional. La entrada en funcionamiento de la Autopista A-7 con Alicante al final de los 80, así como las autovías con Andalucía, Cartagena y Madrid conforman una serie de infraestructuras que además de introducir un dinamismo adicional, han alterado el entorno de los espacios industriales. La mejora de accesibilidad interregional se consolidará en el futuro con la llegada de la alta velocidad a la ciudad, que influirá también en el resto de infraestructuras de transporte ferroviario.

La aprobación, después de un largo periodo de incertidumbre, del Plan General de Murcia reafirma las formación de zonas de actividades económicas que superan el concepto tradicional de polígonos industriales:

- En el oeste de la ciudad, coherente con las buenas condiciones del Polígono Oeste totalmente ocupado y la localización del Centro Integrado de Transportes, ligados a la autovía del Palmar-Alcantarilla, ya concluida hasta La Alberca, y su futura prolongación por la autovía del Reguerón.
- En el norte, el entorno del Parque Tecnológico es una operación de integración de los nuevos sectores productivos con la universidad.
- En la zona de huerta, el Plan propone la legalización de actuaciones y su progresivo traslado a polígonos ordenados.

Beniel tiene una oferta de suelo amplia con muchos problemas de desarrollo al estar todo el Municipio en plena huerta y necesita resolver sus zonas industriales. Santomera tiene una demanda importante de industrias fundamentalmente agroalimentarias, con una ubicación excelente de comunicaciones con la Autopista A-7 y sin embargo su oferta es limitada. Alcantarilla tiene su oferta básica ligada al polígono oeste.

2.2.1.4.2. La Demanda de la Huerta de Murcia

- En Murcia pierde peso la agroindustria a favor de las nuevas actividades de servicios a las empresas, a pesar de ello la demanda asociada a las empresas de la alimentación sigue siendo muy importante. Existe una demanda de ampliación de espacios por

ZONA I- MURCIA-VEGA MEDIA

Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001 densidad	504.641 415 hab/km²	42,4
Nivel de renta per capita 96*	7.959 (Región 6.864)	116,0 (Región 100)
Población en desempleo 2002	15.333	41,71
Población activa 2001 y tasa de paro**	1175.200 9,2%	50,1 10,4
Población activa industrial 2001**	31.442	45,5
Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	2.473 ha	25,1
Suelo Urbanizado	1.189 ha	32,5
Suelo Bruto disponible	205 ha	38,6
Demandas estimadas 2001-06	345 ha	48,25
Adecuación Oferta-Demanda	Mal Cubierta	Alta y Media-Alta
Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Muy Alta.	Muy Alta.
Acceso a Ejes Estructurantes	Muy Alta.	Muy Alta.
Redes de Infraestructuras	Buenas conexiones de la red de gas y nodo de líneas eléctricas a otros corredores.	
Otras valoraciones	Existen problemas medioambientales por procesos industriales en el agua del Segura. Hay fuertes tensiones de urbanización en la huerta de la Vega Media y Baja. La huerta está comenzando a ceder su papel agrícola productivo como nuevo espacio regional de interés ambiental. La depuración de aguas y la ordenación del suelo no urbanizables en algunos de los retos pendientes.	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia

- Parque de suelo industrial bruto o Parque bruto: el conjunto del suelo industrial de la Región, ordenado y no ordenado.
- Suelo urbanizado: Suelo con urbanización, correcta y deficiente.
- Suelo bruto disponible: suelo gestionado y con planeamiento, urbanizado correctamente y en venta.

relocalización que, en ocasiones, se termina situando en suelos baratos de la huerta, mal equipados, lo que está generando tensiones negativas.

- Alcantarilla es uno de los municipios metropolitanos más importantes por el número de sus polígonos, situación y localización próxima a Murcia, la demanda es por ello importante y está ligada fundamentalmente al sector manufacturero.
- Existe en la zona de Santomera, así como en Beniel, una demanda latente en busca de suelo barato, en las proximidades de zonas bien comunicadas. Se puede considerar una amplia zona de demanda que incluiría el Este del área metropolitana, la Comarca Oriental y algunos municipios alicantinos.
- Se prevé en el periodo 2001-2006 en la zona de Murcia y su Huerta que la demanda sobrepase ampliamente la oferta, siendo la mayor de toda la Región. La demanda va a ser muy superior a la oferta, siendo el área regional con mayor desfase entre ambas.
- Las demandas estimada en la Huerta de Murcia en el periodo 2001-2006 es de 44 Ha/año, por encima de lo que puede cubrir la oferta existente en la actualidad.

2.2.1.4.3. La Oferta de la Comarca de la Vega Media

Esta Comarca está incluida en el Area Metropolitana de Murcia, y debe tratarse como un conjunto funcional con la Capital, fuertemente determinada por la situación respecto a la autovía Murcia – Albacete y la cercanía con el corredor mediterráneo. Se trata de la zona de implantación industrial agroalimentaria histórica de la Región de Murcia, donde están implantadas las principales empresas industriales de la Región. La zona sufrió la crisis de los años 93/94, pero en el último periodo ha visto consolidarse importantes actuaciones industriales que estaban paralizadas.

- La construcción de la autovía ha creado un entorno alrededor del cruce de Lorquí en el que se está culminando una gran zona compuesta por varios polígonos industriales (La Serreta, Estrella, Lorquí, Base 2000, San Martín) y ampliación de estas zonas. La cercanía a la autovía y la mejora de calidad de los nuevos polígonos ha hecho que la demanda sobre ellos sea espectacular, lo que puede hacer que se colmaten en un tiempo mínimo.
- El propio dinamismo de estos nuevos polígonos puede hacer entrar en procesos de obsolescencia a los polígonos más antiguos, en los que existen zonas poco desarrolladas y la urbanización es antigua. Por otra parte, es previsible que se vayan a plantear problemas de accesibilidad y de infraestructuras en estas zonas, dada la magnitud del suelo urbanizado. Es necesario coordinar las actuaciones, incluso con las nuevas iniciativas privadas, y mejorar la urbanización de las zonas existentes (El Tapiado, La Polvorista, La Serreta, etc.)
- Lorquí, Molina, Las Torres de Cotillas y Alguazas han ordenado, desarrollado y urbanizado suelo industrial, en general cualificado. La superficie disponible ha aumentado en toda la comarca, excepto en Ceutí, la forma de actuar en la zona es correcta, en términos generales, pero existen distintas tendencias sobre cómo seguir actuando en función de las nuevas oportunidades.

2.2.1.4.4. La Demanda de la Comarca de la Vega Media

- Molina de Segura tiene una demanda importante ligada a su posición estratégica, a la nueva oferta desarrollada y a la accesibilidad del área, aunque hay una parte de la demanda que emigra en busca del suelo más barato a otros municipios del entorno.
- La estructura de la demanda en Las Torres de Cotillas está ligada a los sectores de la alimentación y de manufacturas, que son relativamente dinámicos; estando esta demanda, en algunos casos, ligada a la relocalización o ampliación de empresas existentes.
- La demanda en Lorquí se ha visto estimulada por la oferta de suelo adecuada de calidad y bien localizada. No se han detectado en Alguazas demandas fuertes de localización de nuevas empresas, no así en Ceutí que experimenta una demanda importante de suelo en un marco dominado por la industria agroalimentaria.
- Se prevé en el periodo 2001-2006 que la relación entre la oferta y la demanda esté muy equilibrada, siendo a nivel regional una demanda

media–alta, similar a la del Campo de Cartagena.

- La demanda en la Vega Media, que será importante, puede ser cubierta moderadamente por la oferta, ya que ésta será de las más altas de la región.
- La mejora de las condiciones de accesibilidad con la nueva autovía ha tirado de la demanda y puede, a medio plazo, forzar una mejora necesaria en la componente cualitativa de la oferta no ocupada.
- Las demandas estimadas son de 25 Has/año en el periodo 2001-2006.

2.2.1.4.5. La Oferta de la Comarca del Campo de Cartagena

El Campo de Cartagena ha tenido un problema secular de falta de integración en el conjunto de la economía regional, especialmente Cartagena, cuya estructura económica ha estado tradicionalmente dominada por la industria pesada, con sus decisiones fuera de la Región.

No obstante, el desarrollo del área del trasvase Tajo – Segura y el sector turístico fundamentalmente en “La Manga de Mar Menor” ha conformado en la última década una estructura diferente. La crisis 1.993-1.994 incidió fuertemente en esta comarca con cierre de importantes empresas y limitación de actividad de otras: la comarca está cambiando de forma radical, integrándose en las dinámicas del Mar Menor, el litoral mediterráneo y el centro regional.

La entrada en funcionamiento tanto de la Autovía con Murcia en la última década como de la Autopista con Alicante han logrado articular esta comarca hacia dos ejes fundamentales: Murcia – Cartagena y Cartagena – Mar Menor – Alicante.

- El Puerto de Cartagena se ha vislumbrado generalmente como uno de los pivotes básicos para potenciar el desarrollo de la comarca. Sin embargo, la competencia de Alicante y Valencia es un “handicap” a resolver; además, tendrá que resolver la situación de sus dársenas urbana y de Escombreras, por lo que puede quedar, como motor comarcal, descolgado respecto a otras dinámicas endógenas más rápidas.
- Este desarrollo estratégico de la comarca tiene que llevar paralelamente una ordenación de la oferta de suelo industrial en Cartagena y en general la comarca. Asimismo, el entorno medioambiental, ecológico y urbanístico presenta graves problemas: contaminación de suelos, espacios deteriorados en La Unión y Cartagena, aspectos de zona en declive en la entrada a Cartagena.
- La oferta de Cartagena se concentra en la actividad de Sepes: en el Polígono Cabezo Beaza que ha estado desarrollando correctamente y con niveles de urbanización adecuados (45 + 73 Has) pero que dejará de tener suelo disponible en un plazo medio, y en el desarrollo de la gestión y urbanización de Los Camachos, que empieza a tener lugar.
- En general, la oferta de Cartagena es suficiente para la demanda prevista en la Comarca (17,36 Has/año), siempre en función de los desarrollos efectivos de Los Camachos, y la importante reserva de Escombreras, que continua siendo una muy importante incógnita.
- La Unión está rodeada por Cartagena y tiene un exceso de oferta de suelo inadecuada.
- En el oeste de la zona, Fuente Alamo se mantenía hasta ahora con un exceso de oferta de suelo susceptible de ser desarrollado, pero carecía de una actuación industrial que se pueda calificar como tal. Actualmente ha ordenado dos nuevos polígonos, sin urbanizar ni gestionar. El complejo de General Electric Plastics es una actuación singular que no puede ser considerada oferta para la región, que sigue sus dinámicas propias y puede generar suelo para proveedores, servicios, etc.

2.2.1.4.6. La Demanda de la Comarca del Campo de Cartagena

- En el área se producen fuertes diferencias en la composición de la demanda y de su dinámica, especialmente en las zonas con grandes industrias como Cartagena y las zonas de minera y gran industria en crisis como en La Unión.
- La demanda en la zona de Cartagena presenta la particularidad de tratarse de grandes industrias con demandas específicas a la carta, que

ZONA II CAMPO DE CARTAGENA MAR MENOR

Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001	278.050	23,4
densidad	239 hab/km ²	
Nivel de renta per cápita (euros) 96*	7.137 (Región 6.864)	104,0 (Región 100)
Población en desempleo 2002	7.093	29,29
Población activa 2002	72.657	20,6
tasa de paro**	10,2	10,4
Población activa industrial 2002**	11.224	16,1

Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	3.710 ha	37,6
Suelo Urbanizado	1.299 ha	35,5
Suelo Bruto disponible	49 ha	9,2
Demandas estimadas 2001-06	140 ha	19,6
Adecuación Oferta-Demanda	Mal Cubierta.	Media Alta.

Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Muy Alto.	Muy Alto.
Acceso a Ejes Estructurantes	Alto.	Alto.
Redes de Infraestructuras	Cartagena es polo energético y centro de la red eléctrica y de gas de la Región.	
Otras valoraciones	Es una de las áreas más dinámicas de la agricultura regional. Existe una fuerte tensión de usos del suelo entre agricultura, turismo e industrias. Hay una afección medioambiental en suelo aire y aguas por el tipo de industrias de Cartagena. El medio ambiente se presenta como uno de los retos del área y especial en el Mar Me:	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia

introducen grandes cantidades de suelo, aunque asignado directamente a ellas. Esta demanda, tras unos años de crisis, se está recuperando.

- Por ello en Cartagena se dan dos procesos contrarios en la demanda, por una lado la gran industria, que está ligada a las instalaciones de refinería, energéticas y portuarias, ha pasado, en parte, la crisis y está en proceso de recuperación con nuevas inversiones cuya demanda es cubierta por ofertas específicas de gran tamaño.
- Por otro lado, en Cartagena las pequeñas y medias demandas de industrias y naves, enfocadas a las actividades de almacenamiento, comercialización y distribución y de servicios a las empresas, están siendo cubiertas con un cierto éxito por polígonos como Cabezo Beaza. Por ello paradójicamente, a pesar de las grandes cifras de la oferta, hay una escasez de suelo de pequeñas actividades debido a la segmentación de la demanda entre estos dos extremos del suelo industrial.
- Frente a ello, en La Unión la minería no se ha recuperado de la crisis, ni del cierre de industrias, por lo que la demanda ha sido cada vez más escasa, lo que desentona en el conjunto general de esta área.
- En Fuente Alamo la demanda está condicionada por la presencia de la planta de la General Electric Plastics que influye en el resto de la demanda industrial del área.
- En el periodo 2001-2006 la demanda va a ser media-alta, siendo, junto a la demanda de la Huerta del Segura, de las más altas de la Región. La demanda sobrepasará con creces la oferta disponible, presentando ambas zonas un claro desfase entre oferta y demanda, aunque no tan elevado como en la huerta de Murcia.
- La demanda estimada en la zona del Campo de Cartagena en el periodo 2001-2006 es de 25 Ha/año.

2.2.1.4.7. La Oferta de la Comarca del Mar Menor

Se trata de una de las comarcas mas dinámicas y de los municipios de mayor Renta Per Capita de la Región (San Pedro, San Javier y Torre Pacheco), cuyas potencialidades de desarrollo son muy elevadas, tanto por el turismo como por la industria. La autopista Alicante – Cartagena vertebró el eje de San Pedro del Pinatar a Cartagena y la conexión de la carretera San Javier a Murcia por Santomera en autovía va a acercar este eje a Murcia por su lado Este.

La Comarca ha desarrollado una pujante agricultura e industria agroalimentaria, derivada de la explotación del Trasvase Tajo – Segura y de la excelente climatología existente, lo que ha originado un desarrollo masivo del cultivo en invernadero. De otra parte, el sector turístico esta fuertemente desarrollado lo que supone un factor adicional de fragilidad de la zona.

- En cuanto a suelo industrial, la oferta real urbanizada es prácticamente inexistente. Como dato de las dinámicas de cambio, en San Javier se han recalificado zonas industriales urbanas para usos terciarios, dotacionales y residenciales. Torre Pacheco es uno de los municipios más dinámicos en los últimos años y en los últimos años ha ordenado suelo industrial, pero no tiene todavía oferta disponible. En San Pedro del Pinatar la iniciativa privada ha desarrollado el polígono de las Beatas, la única oferta disponible.

2.2.1.4.8. La Demanda de la Comarca del Mar Menor

- La pujanza económica del área del Mar Menor y la componente mixta de actividad económica de distintos sectores puede favorecer el desarrollo de una demanda más compleja, especialmente en San Javier, de tipo terciario-comercial, más ligado a la actividad turística.
- En Torre Pacheco la demanda es importante y está ligada al sector agroalimentario y al de transporte pero parte de ésta busca los suelos no urbanizables.

ZONA III ALTO GUADALENTIN Y BAJO GUADALENTIN		
Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001	182.551	15,3
densidad	59 hab/km²	
Nivel de renta per cápita (euros) 96	6.511 Región 6.864	94,9 Región 100
Población en desempleo 2002	4.900	13,33
Población activa 2002 y tasa de paro**	48.891 9,9%	13,5 10,4
Población activa Industrial 2002**	8.535	12,5
Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	1.246 ha	12,7
Suelo Urbanizado	418 ha	11,4
Suelo Bruto disponible	111 ha	20,9
Demandas estimadas 2001-06	80 ha	11,2
Adecuación Oferta-Demanda	Equilibrada	Media
Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Muy Buena	Muy Buena
Accesibilidad a Ejes Estructurantes	Buena.	Buena.
Redes de Infraestructuras	Existencia de redes eléctricas y de gas en todo el corredor y en la costa	
Otras valoraciones	Existencia de problemas de contaminación debido al tipo de procesos industriales y ganaderos Incorporación progresiva del valle a las dinámicas agrícolas intensivas de la costa Fuerte dinámica agrícola de invernadero en Mazarrón y Aguilas. Grandes posibilidades de desarrollo turístico en una costa poco explotada.	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia

- En Los Alcázares la demanda es muy escasa y está ligada a los talleres y la pequeña industria.
- En San Pedro del Pinatar y San Javier la demanda ha de considerarse de modo conjunto por la proximidad de ambas. En el primer caso está ligada fundamentalmente al sector de la alimentación y en el segundo a las actividades de producción agrícola. En ambos casos la demanda es escasa.
- En el periodo 2001-2006 la demanda va a ser media-alta, siendo, junto a la de la Huerta del Segura, de las más altas de la Región. La demanda sobrepasará con creces la oferta disponible, presentando ambas zonas un claro desfase entre oferta y demanda, aunque no tan elevado como en la huerta de Murcia.
- La demanda estimada en el área del Mar Menor es de 4 has/año en el periodo 2001-2006.

2.2.1.4.9. La Oferta de la Comarca del Alto Guadalentín

La Comarca del Alto Guadalentín, formada por las subzonas funcionales (Puerto Lumbreras – Lorca) y Águilas como enclave específico dada su distancia, se ha desarrollado económicamente en los últimos años, apoyados en sectores como el ganadero, curtidos, agroalimentario y turismo (Águilas) que están muy dinámicos en este área.

La entrada en funcionamiento de la Autovía N-340 del Mediterráneo y su bifurcación en Puerto Lumbreras para Almería y Granada – Málaga, ha terminado de resolver un problema histórico de comunicaciones con Andalucía. Esta Comarca junto con el bajo Guadalentín se vislumbra como una zona muy dinámica en la Región de Murcia, que con asentamientos industriales a lo largo del eje Murcia - Puerto Lumbreras va a permitir un desarrollo sostenido en los próximos años.

- En el terreno de suelo industrial, el polígono de Saprelorca entre Lorca y Puerto Lumbreras se perfila como el gran centro de oferta de suelo, ampliándose actualmente y sin problemas de crecimiento en el futuro. En Puerto Lumbreras se está desarrollando suelo en buenas condiciones de localización.
- En Lorca, la “zona de los Peñones” presenta una oferta de terreno de 50 Has, situada entre la autovía y la antigua carretera nacional idónea para industria de servicios, talleres, exposiciones, etc. El Polígono de La Serreta, debe de ordenarse urbanísticamente para ser un polígono receptor de industrias de curtidos que necesite de una depuración previa. Asimismo se debe de resolver el problema de los vertidos y prestar una atención máxima al ahorro de agua. Lorca en general continúa estando muy activo tanto en oferta como en demanda de suelo.

El municipio de Águilas, como subzona dentro de esta zona funcional, presenta una estructura socio económica ligada a la agricultura, industria de manipulados hortofrutícolas (tomate, lechuga, melón, etc.) y turismo. El Polígono de Las Majadas con 51 Has es suficiente para la escasa demanda, por lo que se debería de desarrollarse modularmente.

2.2.1.4.10. La Demanda de la Comarca del Alto Guadalentín

- En Lorca existen fuertes demandas de localización suelos urbanos, de rápida gestión, y por consiguiente sigue actuándose también en suelo no urbanizable. Se demandan parcelas pequeñas de 500 a 1000 m². Por otra parte, los polígonos bien localizados respecto a la autovía tienen una demanda sostenida de nuevas industrias, ya que no parecen existir dinámicas de relocalización.
- Por el contrario las demandas de localizaciones en Puerto Lumbreras son mas bajas, a pesar de su posición en la bifurcación de las dos autovías de Almería y Granada que podrían hacer pensar en una cierta demanda ligada a su posición a caballo entre dos regiones.
- La demanda en el área de Águilas es relativamente débil y también ligada al sector de manipulados hortofrutícolas locales.
- En el periodo 2001-2006 se prevé una demanda media a nivel regional, en el Alto Guadalentín, sobre todo algo más fuerte en Lorca, al ser la oferta importante, aunque no la más alta de la Región. Por ello no habrá fuertes desfases entre la oferta disponible y la demanda. Se va a producir un cierto equilibrio entre ambas.

- La demanda estimada en el periodo 2001-2006 en la zona del Alto Guadalentín es de 8 has/año, concentrándose fundamentalmente en Lorca.

2.2.1.4.11. La Oferta de la Comarca del Bajo Guadalentín

La Comarca del Bajo Guadalentín está estructurada de un lado por los municipios de Totana, Alhama y Librilla sobre el eje de la Autovía N-340 y de otro por el Ayuntamiento de Mazarrón que es un enclave en la costa con su propia estructura industrial. Esta Comarca en el eje del Mediterráneo tiene junto a la Comarca del Alto Guadalentín unas potencialidades elevadas, derivadas de la propia estructura industrial (pequeñas y medianas empresas) muy flexible y con sectores que se han manifestado dinámicos (agrícola, ganadero, calzado, agroalimentario).

- El Municipio de Totana presenta una oferta de suelo elevada con un polígono bien situado (El Salar) de titularidad pública; en los últimos cinco años se ha desarrollado con continuidad todo el proceso de generación de suelo, desde la delimitación de nuevos sectores a la urbanización y gestión de los existentes.
- El Municipio de Alhama presenta una oferta adecuada en "Las Salinas - Industria Alhama" con un crecimiento modular y con posibilidades de desarrollo sin problemas en los próximos 5/10 años. La mejora de la carretera de unión con Cartagena va a reforzar éste punto como articulación entre sur y oeste de la Región.
- En el caso de Librilla, la situación es diferente ya que casi todo el término Municipal y sobre todo el casco urbano está rodeado de área de cítricos del trasvase en plena producción. La oferta que existe tiene complicaciones, toda vez que no existe suelo urbanizado como tal. En todo caso, en los últimos tres años se ha aprobado el planeamiento de dos polígonos y comenzado la gestión.
- El casco de Mazarrón es una subzona funcional independiente con una carencia de suelo industrial en condiciones. La dificultad siempre ha derivado de un lado de la propia topografía de la zona y de otra de la idiosincrasia de las industrias típicas de Mazarrón (grandes exportadores / productores de hortalizas) que buscan grandes espacios y no se adaptan con facilidad a los parámetros de un polígono industrial. En cualquier caso la oferta es inadecuada y no hay suelo disponible.

2.2.1.4.12. La Demanda de la Comarca del Bajo Guadalentín

- En Totana las demandas se ligan a la ampliación o relocalización de actividades productivas existentes en el núcleo urbano. También en Alhama de Murcia las demandas son moderadas y están ligadas a relocalización de empresas del propio núcleo ya nuevas implantaciones externas y de sectores tradicionales del área.
- La demanda en Librilla es importante dado su nivel de actividad y proximidad a la huerta de Murcia. Su buena posición, muy ligada al borde Oeste del área metropolitana, permite mantener un ritmo anual de nuevas demandas de localizaciones industriales.
- Aledo no tiene demandas industriales de ningún tipo, al ser uno de los municipios con dinámicas más débiles de la región y estar en una posición de segunda fila en el Valle del Guadalentín. Existen algunos problemas en Mazarrón por el tipo de demanda de la industria agrícola y exportadora local, que no se adecua a la oferta existente.
- En el periodo 2001-2006 se prevé una demanda media, en el Bajo Guadalentín. No habrá fuertes desfases entre la oferta disponible y la demanda.

La demanda estimada en la zona del Bajo Guadalentín es de 8 has/año en el periodo 2001-2006

2.2.1.4.13. La Oferta de la Comarca de la Vega Alta

Comarca con exceso de oferta de suelo, solo Sierra Ascoy I en Cieza y San Roque en Abarán tiene niveles medios de urbanización. La oferta global se ha mantenido en los últimos años, si bien hay desarrollos puntuales en la urbanización y la gestión. La demanda presenta distintos componentes:

- La terminación de la Autovía Murcia – Albacete ha introducido en la zona mecanismos de acercamiento al centro regional y al eje Mediterráneo, además de potenciar un efecto de fachada en las mejores localizaciones, que mejora las potencialidades de la oferta. Por otro lado, va articular esta Comarca con el Altiplano, a través de la conexión con la carretera venta del Olivo – Jumilla – Yecla. En cualquier caso sería importante que estas demandas no se resolvieran por aprobaciones en suelo no urbanizable.
- En general la demanda se ha mantenido atascada, fundamentalmente por la crisis industrial de Cieza. La oferta de suelo en este municipio debería ordenarse conjuntamente alrededor de Sierra Ascoy y El Buho II y el nuevo polígono de “Los Prados” que ha comenzado ha gestionarse, ya que es una zona adecuada
- Abarán presenta dinámicas de crecimiento alrededor de la industria agroalimentaria, también en el entorno de la autovía. Blanca ha desarrollado urbanísticamente el polígono de San Roque.

2.2.1.4.14. La demanda de la Comarca de la Vega Alta

- La demanda en Cieza es escasa y en cualquier caso de pequeñas parcelas por lo que hay un desajuste entre oferta y demanda, si bien se ha ido recuperando en los últimos años.
- Frente a ello en Abarán y Blanca hay una cierta demanda, en el primer caso ligado a la demanda interna en suelo no urbanizable y en el segundo más ligada al ámbito de la comarca o incluso del área metropolitana, son los dos únicos municipios con una cierta demanda en la zona.
- Para los años 2001-2006 la demanda va a ser baja en la vega alta aunque se puede ajustar correctamente a la oferta. Por ello no se van a producir fuertes desfases con ciertas mejoras en la demanda en Cieza, Blanca, Abarán.
- La demanda estimada en la zona de la Vega Alta es de 3 has/año en el periodo 2001-2006.

2.2.1.4.15. La Oferta de la Comarca del Valle del Ricote

La orografía y el pequeño tamaño de los municipios ha impedido que se consolide una oferta de suelo en esta zona capaz de recibir asentamientos industriales. La oferta existente se limita actuaciones pequeñas u de dudosa viabilidad: los únicos municipios con posibilidades son Villanueva del Segura y Archena, que en los últimos años ha incrementado su suelo disponible.

2.2.1.4.16. La Demanda de la Comarca del Valle del Ricote

- La demanda es muy escasa y débil en Villanueva del Río Segura, Ulea y Ojós. Es una de las más bajas de la región, sólo es algo superior en el municipio de Ricote y, en este caso, ligada a la ampliación o mejora de instalaciones ya existentes.
- La dinámica es muy baja en esta parte del Valle del Ricote. Si bien la nueva autovía puede suponer en el futuro un desarrollo de dinámicas más ligadas a demandas de suelo barato procedentes del área metropolitana.
- Archena tiene una buena demanda interna de almacenes y talleres y es el municipio mejor situado de la zona para recibir excedentes de

ZONA IV VEGA ALTA DEL SEGURA Y VALLE DEL RICOTE

Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001 densidad	70.876 91.8ab/km ²	6,0
Nivel de renta per cápita (euros) 96*	5.345 (Región 6.864)	77,9 (Región 100)
Población en desempleo 2002	2.971	8,08
Población activa 2002** y tasa de paro	15.081 15,6	4,4 10,4
Población activa industrial 2002**	2.155	3,1
Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	491ha	5
Suelo Urbanizado	161ha	4,4
Suelo Bruto disponible	25 ha	4,7
Demandas estimadas 2001-06	20 ha	2,8
Adecuación Oferta-Demanda	Equilibrada	Baja y Muy baja
Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Alta.	Alta.
Acceso a Ejes Estructurantes	Media.	Media.
Redes de Infraestructuras	Adecuadas conexiones eléctricas son el centro y norte regional.	
Otras valoraciones	Es el área con primeras asignación de agua de la Región y con el menores afecciones medioambientales. La agricultura mantiene algunos regadíos tradicionales, aunque se está modernizando La bajas dinámicas de población y actividad económica suponen un factor negativo. es una de las áreas con mayor peligro de vulnerabilidad económica y social.	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia



demanda procedentes de la vega media y la zona de Murcia.

- Para los años 2001-2006 la demanda va a ser muy baja en el Valle del Ricote, pero la oferta disponible será escasa y la demanda seguirá siendo débil por lo que van a estar muy equilibradas. Por ello no se van a producir fuertes desfases. En general, la demanda se mantendrá estancada en todo el Valle del Ricote. Sólo se prevé una mejora de la demanda en Archena dada su buena posición.
- La demanda estimada en el periodo 2001-2006 en la zona del Valle del Ricote de 1 has/año.

2.2.1.4.17. La Oferta de la Zona Noroeste

La zona noroeste es la zona menos desarrollada de la Región, alejada del Arco Mediterráneo y con una estructura industrial basada fundamentalmente en industria agroalimentaria, mármol y agricultura. La inauguración de la autovía Murcia – Caravaca ha introducido una gran alternativa para la Comarca, históricamente con unas comunicaciones muy deficientes.

- La oferta de suelo industrial se concentra en dos polígonos perfectamente desarrollados por Sepes: Cavila (Caravaca) y Marimingo (Bullas) y una serie de suelo industrial contemplado en el planeamiento, pero con desarrollo desigual y en general con escasas infraestructuras urbanísticas. Moratalla ha tenido una industria de envases de madera que en el periodo 90/94 casi ha desaparecido, y la demanda de suelo es muy escasa.
- A nivel de oferta de suelo, ésta es suficiente, está desarrollada y sin embargo la escasa demanda existente se deriva muchas veces a otras áreas.

2.2.1.4.18. La Demanda de la Zona Noroeste

- En Caravaca de la cruz el problema de la demanda, no es tanto el moderado volumen de ésta, como la localización de la misma en terrenos no urbanizables y en los bordes de las carreteras.
- En Cehegín, Calasparra y Moratalla existen demandas internas pero muy escasas y ligadas en gran parte a la explotación y tratamiento de productos locales.
- En Bullas la demanda es muy escasa si bien, como en el caso de los municipios del río mula, la nueva autovía está generando un incentivo a las demandas externas.
- Durante el periodo 2001-2006 la demanda va a ser media a nivel regional en el área Noroeste.
- La oferta no va a cubrir bien la demanda, puesto que va a ser muy baja en la zona noroeste, por lo que la demanda sobrepasará claramente la oferta disponible
- La demanda estimada en el periodo 2001-2006 en la zona del noroeste es de 7 has/año, que es cubierta ampliamente por la oferta actual.

2.2.1.4.19. La Oferta de la Comarca del Río Mula

La comarca se ha mantenido en clara regresión en los últimos años y carece de suelo urbanizado que pudiera tener la consideración de industrial. En su mayoría está planteado junto al casco de las poblaciones, en zonas de huerta o en zonas inadecuadas, lo que hace imposible el desarrollo industrial.

ZONA V NOROESTE Y RIO MULA

Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001	87.114	7,3
densidad	31 hab/km ²	
Nivel de renta	5.786	84,30
cápita (euros) 96*	(región 6.864)	(región 100)
Población	4.700	12,78
Desempleo 2002		
Población activa 2002	20.628	6,0
y tasa de paro**	18,4%	10,4
Población	6.970	10,3
activa industrial 2002**		
Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	802 ha	8,2
Suelo Urbanizado	160 ha	4,4
Suelo disponible	15 ha	2,8
Demanda estimadas 2001-06	50 ha	7,9
Adecuación Mal		Media
Oferta-Demanda	Cubierta	Baja
Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Buena.	Buena.
Acceso a Ejes Estructurante	Media.	Media.
Redes de Infraestructura	Suministros de líneas eléctricas adecuados procedentes de otras líneas regionales.	
Otras valoraciones	Es un área de desarrollo agrícola y ganadero muy ligados a los recursos locales. El área noreste es una de las áreas medioambientales más valiosas de la región, abundan los Lugares de Interés Las dinámicas industriales y agrícolas interesantes posibilidades de desarrollo en un marco sostenible Las nuevas posibilidades de accesibilidad al área están transformando la dinámica de la comarca	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia

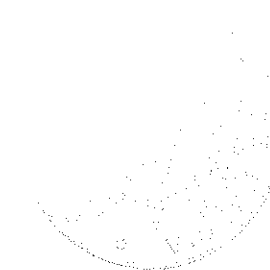
La terminación de la autovía del Noroeste ha supuesto sin duda un gran revulsivo para esta comarca, ya que tradicionalmente ha tenido unas infraestructuras muy deficientes.

- El proceso de influencia de la autovía se está ya planteando en los municipios de Mula y Albudeite, los únicos de la zona que han desarrollado urbanísticamente suelo industrial recientemente, directamente relacionado con los nudos viarios y favorecido por la cercanía con el entorno de Murcia. En cualquier caso no ha habido cambios en los últimos cinco años respecto a suelo disponible.

Para el resto del parque industrial, los suelos planteados tienen muchas dificultades de gestión; es el caso de Mula, donde a los problemas de gestión se le suma el hecho de que algunas zonas industriales están planteadas en plena huerta, donde además se han invertido importantes cantidades destinadas a mejorar la productividad de los regadíos (a través de dotaciones del trasvase Tajo-Segura)

2.2.1.4.20. La Demanda de la Comarca del Río Mula

- La demanda en mula es escasa y ligada a dinámicas de traslado o ampliación, lo mismo ocurre en el caso de pliego donde la escasa demanda procede de la reubicación de talleres.
- La demanda de Campos del río y Albudeite es inexistente, sólo el impulso producido por la autovía puede generar a medio plazo demandas externas que no tengan cabida en el área de Murcia, frente a otros municipios del área que ya están aprovechando las posibilidades de localización de la Autovía, si bien los problemas de gestión en la oferta de suelo en los dos primeros casos son determinantes para atraer demandas futuras.
- En general, las demandas en toda el área son escasas y ligadas a actividades locales endógenas. Sólo una acertada política de suelo, en combinación con la accesibilidad que proporciona la autovía podría atraer demandas externas, ya que las internas son limitadas.
- Durante el periodo 2001-2006 la demanda en la comarca del río mula se prevé sea de las más bajas de la región. la escasa oferta disponible no cubrirá previsiblemente la débil demanda.
- Puede a medio plazo existir un efecto de desarrollo en la oferta en la comarca del Río Mula, por la influencia y las posibilidades de localización que ofrece la nueva autovía y la accesibilidad al área de Murcia, si bien la demanda interna es el factor que habrá de desarrollarse para cambiar la tendencia tradicional del área.
- La demanda estimada en el periodo 2001-2006 en la comarca del río mula es de 3 has/año.



2.2.1.4.21. La Oferta de la Altiplano (Yecla – Jumilla)

La Comarca del Altiplano formada por los municipios de Yecla y Jumilla presenta una situación bastante diferente según el municipio de que se trate.

- En el caso de Jumilla la crisis de los años 1.993 y 1.994 afectó sensiblemente a la economía local. El contexto global ha sido de un estancamiento con declive.
- El caso de Yecla es diferente, ya que al haber tenido un proceso de ajuste el sector del mueble en el pasado (1.984-1.986), la crisis de los años 1.993-1.994 prácticamente no le ha afectado, y en los últimos cinco años la evolución ha seguido favorablemente.
- La actual comunicación a través de la comarcal 3213 pasará a tener un valor secundario frente al otro eje mucho más rápido y dinámico. La mejora de comunicación hasta la "Venta del Olivo" va a permitir acercar Jumilla y Yecla al centro de gravedad de la Región.
- La oferta del suelo (188.7) es excesivamente elevada en relación con la demanda actual estimada (1.2 Has/año). adecuadas a la zona. La iniciativa privada (Herrada del Manco) ha aparecido como consecuencia de la demanda existente, con intervenciones recientes de ampliación de sus polígonos, y parece clave considerar en los futuros "convenios" este tipo de actuación.

2.2.1.4.22. La Demanda del Altiplano

- La demanda de suelo en Yecla es importante y está ligada a la pujanza del sector industrial del mueble que se ha asentado en el área y está muy relacionado con empresas de este mismo sector de la provincia de Alicante. Este tipo de demanda es alta y de parcelas de tamaño medio-grande, en torno a 5.000 m² de tamaño medio, en las proximidades de las carreteras de acceso al núcleo, especialmente en la de Villena, en parte en suelo no urbanizable. Esta demanda justifica los actuales esfuerzos de desarrollo de suelo en el municipio.
- Por el contrario, en Jumilla la diferente composición industrial más ligada al sector vitivinícola y la crisis de los últimos años en el sector ha motivado que la demanda sea menor y esté estancada en espera del desarrollo de la oferta.
- Estas demandas pueden variar en un futuro, si se consolida la vía rápida que une la Comunidad Valenciana con Venta del Olivo.
- Para el periodo 2001-2006 la demanda en la zona del altiplano se prevé media-alta en los próximos años, sólo superada por la de las áreas más dinámicas de Murcia, Cartagena y el Mar Menor. La gran oferta disponible, una de las más altas de la región, producirá que esta demanda quede bien cubierta, sin que se produzca desfases.
- El comportamiento será diferente en ambos municipios, debido al dinamismo de Yecla y a un cierto estancamiento de Jumilla, pero el desarrollo de la nueva desde el norte de Alicante hasta Venta del Olivo o hasta Blanca podría variar las condiciones actuales del área beneficiosamente, a favor de Jumilla y Cieza o Blanca-Abarán.
- La demanda estimada en el periodo 2001-2006 en la zona del altiplano es de 12 has/año en una hipótesis optimista.

2.2.1.4.23. La Oferta de la Comarca Oriental

Esta comarca, con graves carencias de infraestructuras y sin prácticamente industria asentada en territorio carece hasta ahora de suelo industrial. El desarrollo agrario tampoco ha sido posible debido a la escasez de agua. Solamente la zona sur de ambos municipios, tiene dotaciones del trasvase Tajo – Segura.

Sin embargo, la mejora de la carretera de conexión con la Autopista A-7, permite acercar estos municipios a esta conexión. Esta es la razón de las nuevas delimitaciones de suelo industrial en Abanilla, aunque la situación de oferta consolidada sigue siendo nula.

ZONA VI ALTIPLANO

Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001	53.122	4,4
densidad	34 hab/km ²	
Nivel de renta per cápita (euros) 96*	6.678 (Región 6.864)	92,3 (Región 100)
Población en Desempleo 2002	1.452	3,94
Población activa 2002** y tasa de paro	15.156 8,6%	4,8 10,4
Población activa industrial 2002**	7.968	11,2
Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	796 ha	8,1
Suelo Urbanizado	421 ha	11,5
Suelo Bruto disponible	126 ha	23,7
Demandas estimadas 2001-06	60 ha	8,4
Adecuación Oferta-Demanda	Equilibrada	Media
Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Media.	Baja.
Acceso a Ejes Estructurantes	Bajo.	Bajo.
Redes de Infraestructuras	Relativa desconexión de las principales redes de electricidad, gas, agua.	
Otras valoraciones	Existen problemas de acceso al agua en la región por la profundidad de los freáticos y desconexión a las redes principales. Es una zona medio ambientalmente árida, con pocos espacios naturales de interés. El área mantiene una mezcla de cultivos agrícolas equilibrada regadas por pozos. A pesar de su relativo aislamiento respecto de los principales ejes es una zona relativamente autónoma	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia

2.2.1.4.24. La Demanda de la Comarca Oriental

- La demanda en fortuna es escasa pero existe una demanda potencial ligada a la posición relativamente próxima a la autopista A-7 para demandas de pequeñas parcelas y para grandes industrias en suelo no urbanizable.
- En Abanilla la demanda es también muy escasa y débil y está condicionada a unos precios del suelo bajos.
- El desarrollo de la demanda interna es muy difícil, debido a la debilidad de las dinámicas internas del área. Sólo una mejora de la accesibilidad del área hacia la A-7 y la zona este del área metropolitana podría atraer un cierta dinámica externa en el área o una introducción de fuertes subvenciones que consiguieran dinamizar la llegada al área de nuevas actividades.
- En el periodo 2001-2006 la dinámica del área se prevé sea de la más baja de la región, siendo la demanda muy reducida, a ello se unirá la escasa oferta que no se ve impulsada por la dinámica económica interna, ni por la demanda propia, por lo que puede producir un cierto círculo vicioso.
- La demanda estimada en la zona oriental es muy escasa, del orden de 1 has/año, en el periodo 2001-2006.

ZONA VII ORIENTAL

Datos básicos	Totales	% Región
Población 2001 densidad	13.024 34 hab/km²	1,1
Nivel de renta per cápita (euros) 96*	5.904 (Región 6.864)	86,0 (Región 100)
Población en desempleo 2002	514	1,39
Población activa 2002** y tasa de paro	2.274 22,9	0,7
Población activa industrial 2002**	758	1,3
Suelo industrial	Totales	% Región
Parque Bruto	325 ha	3,3
Suelo Urbanizado	2 ha	0,1
Suelo Bruto disponible	0	0
Demandas estimadas 2001-06	5 ha	0,7
Adecuación Oferta-Demanda	Poco Dinámica	Muy Baja
Infraestructuras	Comarcal	Regional
Acceso a Cabeceras	Baja.	Baja.
Acceso a Ejes Estructurantes	Bajo.	Muy Bajo.
Redes de Infraestructuras	Padece una relativa desconexión de redes de agua ,gas y electricidad.	
Otras valoraciones	Es una de las áreas más áridas de la región Su agricultura es poco competitiva y padece de problemas de agua y relevo generacional Existen algunas pocas áreas medio ambientalmente valiosas en el área Es una de áreas con mayores problemas de empobrecimiento y rentas bajas de la Región.	

*Datos disponible del Anuario Estadístico 2001

**Elaboración propia

2.3. Análisis de las políticas institucionales en relación a la actividad económica y el suelo industrial

Previamente al desarrollo de las Directrices de Suelo industrial ha estado vigente, en los últimos años, un marco económico de desarrollo de la actividad industrial, mediante una serie de planes y políticas con un horizonte temporal definido, y en su mayor parte, ya concluido, que han servido de referencia para el desarrollo del sector. Sin este marco reciente de estos planes no puede entenderse el desarrollo de la actividad industrial en la Región de Murcia en la actualidad.

Se recogen, por ello, a continuación las bases de las que han sido estas políticas institucionales hasta el momento, detallando en el siguiente subapartado el marco de ayudas actuales al desarrollo industrial:

2.3.1. El Plan de Reactivación (PR) y Plan de Desarrollo Regional (PDR)

Dentro del sector agroalimentario, el PDR propuso potenciar las líneas de ayuda que permitían la diversificación y modernización de la industria agroalimentaria, se prestaba especial atención a la constitución del entramado cooperativo y se establecían líneas de asesoramiento e incentivos para fomentar fusiones de empresas en sectores autóctonos así como apoyo a la promoción comercial de los productos de la Región. El Plan se planteaba la creación de una red de investigación y desarrollo.

Otro de los ejes prioritarios que se definían en el PDR para avanzar en el desarrollo económico y bienestar social eran el *Fomento del empleo y de la formación profesional*. Tal y como se definía los principales problemas respecto al mercado de trabajo siguen siendo, hoy en día, el mayor grado de juventud relativa y el bajo nivel de estudios de la población regional, siendo el instrumento fundamental para conseguir los objetivos propuestos el Instituto de Formación Ocupacional Regional.

EL PDR señalaba que la Región de Murcia, si bien ha registrado notables avances en los últimos años, se sitúa en niveles inferiores a la media española y comunitaria en gran número de indicadores socioeconómicos (renta, productividad, empleo, dotaciones de infraestructuras y equipamientos, formación, tecnología, etc.).

El Plan de Reactivación económica de la Región de Murcia, se desarrolló en la anterior legislatura autonómica (97-99), participando el Gobierno Regional, Croem, y la Unión General de Trabajadores (UGT), definía el modelo de desarrollo económico para la Región de Murcia para el periodo antes citado.

En relación al suelo, analizaba la situación derivada del estudio de "Suelo Industrial" (ESI) y depositaba su estrategia en la elaboración de estas "Directrices del Suelo Industrial". No obstante, concluía que existía una autentica necesidad de conducir las necesidades del suelo hacia "áreas equipadas" y subrayaba la necesidad de un imprescindible Acuerdo Territorial entre las Administraciones Municipal y regional.

Sin duda, las consideraciones básicas de apoyo político a reconducir el proceso de oferta de suelo industrial completadas en el citado documento siguen siendo una pieza clave para la puesta en marcha, en la actualidad, de las "Directrices de Suelo Industrial de la Región de Murcia".

2.3.2. El Plan Especial para el desarrollo de Cartagena

La especial coyuntura del municipio de Cartagena, motivada por la crisis de las grandes instalaciones industriales de la región motivó la aprobación por el Consejo de Ministros del Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena, con una inversión total de 675 millones de euros, entre 1993 y 1999. El objeto último del plan era facilitar el desarrollo de una nueva base productiva, minimizando la dependencia de la industria exógena, potenciando el desarrollo turístico (abrir Cartagena al mar) así como la importancia de las PYME's.

Las inversiones totales se distribuían en ocho programas de actuación: Infraestructura, Transportes y Comunicaciones, Medio Ambiente (litoral), Promoción de Inversiones, Industrial y de Servicios, Suelo Industrial y Residencial, Turismo, Formación y Cultura. Las inversiones previstas en este Plan fueron incluidas en el PRE, existiendo una Comisión Interministerial conjunta para el seguimiento de ambos.

2.3.3. El Plan de Homologación europea de los espacios industriales de la Región de Murcia

Dentro de las actuaciones incluidas en el **PRE** figuraba el desarrollo de un Plan de Homologación de los Espacios Industriales de la Región de Murcia, cuyo objeto era mejorar la competitividad de la oferta industrial murciana en el contexto de la progresiva integración en el mercado europeo.

2.3.4. Las Directrices sectoriales de suelo industrial

El Consejo de Gobierno, mediante acuerdo de fecha 3 de junio de 1994, encomendó a las Consejerías de Medio Ambiente, Fomento y Trabajo y Política Territorial y Obras Públicas, la elaboración de las **Directrices Sectoriales del Suelo Industrial de la Región de Murcia**. Estas directrices sectoriales se enmarcaban en lo dispuesto por la Ley 4/92, de 30 de Julio de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia.

Sus **objetivos generales** eran:

- Garantizar una adecuada localización y distribución de la oferta de suelo industrial, en función de las infraestructuras y de las necesidades del tejido productivo.
- Homologar los espacios industriales de la Región con los de otros países europeos.
- Articular la intervención pública y privada en la promoción de suelo urbanizado y edificación llave en mano.
- Evaluar la oferta de suelo industrial a contemplar por el planeamiento municipal.
- Ofrecer un marco estratégico de desarrollo que aminore las incertidumbres y el riesgo.

2.3.5. Marco de ayudas públicas al desarrollo industrial.

Una vez definido el marco reciente de políticas, se detallan a continuación las ayudas, existentes en la actualidad, a la promoción de suelo industrial y otros programas complementarios de fomento de la actividad industrial.

2.3.5.1. Ayudas existentes a la promoción de suelo industrial

a) Ayuda pública a la inversión empresarial

Los únicos organismos públicos que actualmente tienen disponibles ayudas para suelo industrial, para empresas y entidades públicas, son los siguientes:

1. Instituto de Fomento de la Región de Murcia. Programa de promoción de equipamientos económicos.

Son ayudas dirigidas a empresas, entidades públicas y privadas que realicen actuaciones para la promoción de infraestructuras y equipamientos económicos de interés estratégico regional, como la creación de espacios industriales y centros logísticos de interés regional, la rehabilitación de espacios industriales degradados o equipamientos destinados a prestar servicios a las empresas como espacios Científicos, Tecnológicos o Comerciales.

Las ayudas son en forma de subvenciones a fondo perdido o préstamos a interés subvencionado.

2. Ministerio de Ciencia y Tecnología. Programa de Reindustrialización.

La finalidad de este programa es proporcionar financiación a empresas privadas y entidades públicas de zonas deprimidas o de sectores sometidos a procesos de cambio o reestructuración de empresas, que afecten sensiblemente al empleo y que se encuentren en las regiones de menor desarrollo según el nuevo mapa de ayudas español aprobado por la Comisión Europea, de 17 de mayo de 2000.

Las ayudas son en forma de subvenciones a fondo perdido o préstamos sin intereses.

b) Ayudas desde los municipios

La ayuda de los municipios ha sido en general escasa. Ha habido actuaciones de apoyo por la vía de subsidiación de algunos impuestos Municipales y en algún caso, subvención a fondo perdido por la compra de suelo de polígono urbanizado.

A efectos de traslado de industria a polígonos o áreas adecuadas, las ayudas existentes son muy escasas y la que se contempla en la Ley de Incentivos Regionales, es una ayuda para el traslado de industrias de regiones desarrolladas a regiones sin desarrollar, pero en ningún caso con criterio urbanista a nivel municipal o regional.

A nivel de disposiciones existe la legislación favorecedora de acortar estos desequilibrios, pero en la práctica las ayudas globales han sido muy similares, y en esos casos, las infraestructuras de las ciudades pesa mucho más que los incentivos. En el terreno de las recalificaciones de suelo industrial, prácticamente no se ha hecho nada.

c) Posibles ayudas Europeas

Las ayudas a la promoción de Suelo Industrial, han estado tradicionalmente soportadas dentro de los Fondos Estructurales, por el FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional), con el concepto global de apoyo a las infraestructuras en general tanto públicas como privadas. No obstante, el funcionamiento y a la realidad ha sido, que debido a las deficiencias enormes de España y la Región de Murcia en infraestructuras de un lado y la escasez de Fondos Estructurales de otro, normalmente los Estados Miembros han presentado proyectos para financiar con

estos Fondos, inversiones ligadas a Carreteras, Autovías, grandes Obras públicas, etc... y prácticamente nada para el suelo industrial. En la Región de Murcia, la tónica ha sido igual que en el estado español máxime cuando se funciona con el concepto de “caja Unica” (ingresos no finalistas, sino como concepto global), a excepción del INFO que a través de la Subvención Global le ha permitido desarrollar una política en esta dirección.

“ No obstante, dentro de las iniciativas FEDER dentro del Marco Comunitario para 2000-2006 destaca la iniciativa INTERREG III, como un instrumento importante para la aplicación de la Política Europea de Ordenación del Territorio (PEOT). Murcia es área elegida para los capítulos B (cooperación transnacional) y C (cooperación interregional)”.

También se creará el Observatorio en Red de Ordenación del Territorio Europeo (ORATE o ESPON en inglés), con el fin de poner en marcha una red de cooperación entre institutos nacionales de ordenación del territorio.

2.3.5.2 Otros programas de fomento de la actividad industrial

Los programas de financiación e incentivos para la actividad industrial, sin perjuicio de algunos programas de ayuda directa mediante fondos FEDER (RETEX: equipamiento y formación en industria textil, SPRINT: nuevas tecnologías, etc.) y de ayudas al fomento del empleo en cooperativas y sociedades anónimas laborales, están concentrados en las distintas divisiones del Instituto de Fomento de la Región de Murcia (INFO).

a) Programas de apoyo a la inversión empresarial

- a. Financiación con microcréditos a emprendedores. Subsidiación de 2,5 puntos de interés para inversiones en activos fijos de entre 6.000 € y 60.000 €.
- b. Incentivos Regionales. Con cargo a fondos del Ministerio de Economía y gestionado por el Instituto de Fomento, trata de corregir desequilibrios económicos interterritoriales.
- c. Convenio ICO-INFO. Subvención de 1,5 puntos de interés para operaciones de inversión en activos fijos en proyectos de creación, ampliación y modernización.

b) Programas de internacionalización

- a. Apertura de nuevos mercados
- b. Implantación en el exterior
- c. Gestores de exportación compartidos

c) Programas de Innovación

- a. Calidad
- b. Fomento de las Tecnologías de la Información
- c. Innovación y Desarrollo Tecnológico
- d. Transferencia de Tecnología

d) Promoción de equipamientos económicos.

- a. Aplicable a la creación de infraestructura, equipamiento y rehabilitación en polígonos industriales, centros de transporte, centros terciarios, etc. viables y adaptados al planeamiento y a las directrices territoriales. Para administración local subvenciones a fondo perdido. Para empresas, préstamos hasta 12 años con una subsidiación máxima de 5 puntos de interés.



2.3.6. Los agentes de la promoción de suelo industrial

2.3.6.1. Actuaciones públicas de promoción de suelo: el SEPES

La intervención pública en materia de suelo industrial, en la provincia de Murcia, se remonta a los primeros años setenta, cuando por acuerdo de Consejo de Ministros de 3 de Marzo de 1972 se encarga al Instituto Nacional de Urbanización, INUR, la ejecución del Polígono Oeste, con una superficie próxima a las 400 Has, y situado a caballo de los municipios de Murcia y Alcantarilla. Tras unos comienzos vacilantes y sorteando numerosos problemas de mantenimiento, la primera fase urbanizada en su día por el INUR está hoy prácticamente colmatada, estando próxima a entrar en servicio la segunda y última etapa, ejecutada ya por el SEPES. Posteriormente, la actuación estatal en materia de suelo ha estado protagonizada por el SEPES, "Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo", en el marco del R.D. 1415/81 en el que se crean los **Polígonos de Preferente Localización Industrial** como instrumentos para el desarrollo regional.

Las actuaciones del Sepes se han realizado en Cartagena (Cabezo Beaza), Los Camachos (Cartagena). Polígono Oeste de Murcia (Alcantarilla), Polígono de Caravaca y Polígono de Lorca. Recientemente ha puesto en marcha el Polígono de Bullas (Marimingo). En la actualidad SEPES tiene en preparación un nuevo polígono, La Estrella, en Molina de Segura.

2.3.6.2. Promociones de suelo industrial por la Comunidad Autónoma

La iniciativa de la Comunidad de Murcia, a través del **INFO**, se ha dirigido hacia la formación de **Sociedades Mixtas individualizadas** para cada promoción (Industrial Alhama, Saprelorca, Citmusa y Parque Tecnológico Fuente Álamo S.A.). **En general, se observa que la actuación de la Comunidad Autónoma no ha sido fuertemente activa en este campo, dejando que sea Sepes quien asuma, con excepciones, la gestión de los polígonos citados.**

2.3.6.3. Promociones municipales de suelo industrial

Los Ayuntamientos, en su mayoría, han tratado de desarrollar suelo para que exista oferta en su territorio y poder cubrir la demanda existente a veces sin una gran planificación, llevadas por la circunstancias y/o los requerimientos de las empresas. Estas actuaciones las han hecho en general, por vía de los mecanismos previstos en la Ley del Suelo, pero se han limitado a "crear el espacio", salvo algunas excepciones. No ha existido un instrumento rápido de gestión local o Regional del suelo, como en otras Comunidades Autónomas (Valencia, Cataluña) que se dedique a urbanizar directamente el suelo planeado. Existen algunas excepciones (Urbamusa en Murcia - Beniaján, etc.) pero en general no ha sido así. En Ceutí, Jumilla y Yecla los Ayuntamientos intervienen en promocionar el suelo industrial local.

Se observa en general que aquellos Ayuntamientos que se han involucrado en la gestión del Polígono (Lorca, Alhama, Yecla, Ceutí, Totana, Cehegín, La Unión, etc.) este se ha desarrollado correctamente. Asimismo, se observa que los municipios pequeños en general, no han desarrollado suelo en condiciones, fundamentalmente por cuestiones presupuestarias. Rara vez los Ayuntamientos programan el suelo industrial en función de criterios de oferta/demanda de las empresas de su municipio en los años anteriores y en función de lo previsto en el futuro. Mas bien, se trata de tener preparado suelo o dar facilidades para atraer inversión a su territorio, que complete su estructura industrial.

2.3.6.4. Intervención del sector privado en la promoción de suelo industrial

El sector privado no suele entrar, por lo general, en Polígonos industriales salvo en lugares donde la demanda garantice la venta rápida. Recientemente y como se ha comentado con anterioridad algunos Ayuntamientos han incentivado algunos polígonos (Jumilla, Ceutí, etc.). El Info está en los últimos años incentivando la construcción de polígonos (fundamentalmente con subvenciones a fondo perdido)



Por otra parte, difícilmente el sector privado va a entrar en inversiones importantes en un determinado municipio, si posteriormente el Ayuntamiento por la vía del tantas veces mencionado “art.16.3”, concede licencias a empresas en suelo no urbanizable y sus inversiones quedan sin vender. Este aspecto sería una pieza más para restringir al máximo la citada vía de legalización, ya que, sin duda, afluiría capital privado para desarrollar suelo industrial y la demanda de fondos públicos no serían tan elevados.

2.3.7. Marco legal de las Directrices

2.3.7.1. Antecedentes

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, en colaboración con el Instituto de Fomento de la Región de Murcia, ha venido desarrollando diversos estudios e iniciativas para la Ordenación del Suelo Industrial:

Estudio de Suelo Industrial:
Elaborado entre 1993 –1995.

Avance de Directrices de Ordenación de Suelo Industrial:
Iniciado en : 1997, y presentado a los municipios en 1999.

Actualización de Base Informativa de Directrices:

Se realizó una Actualización de Planeamiento hasta septiembre 2000 y la Actualización de Oferta y Demanda: febrero 2001.

Nueva Ley del Suelo de la Región.

El texto refundido de la nueva Ley del Suelo de la Región de Murcia se aprobó mediante Decreto Legislativo 1/2005 de 10 de junio. La espera a la aprobación definitiva ha supuesto un corte temporal obligado en la redacción de las Directrices de Suelo Industrial.

- Objetivos de la Ley del Suelo:

Cohesión social.
Desarrollo sostenible.
Protección del medio ambiente.

- Principios:

Reconocimiento de la autonomía municipal, reservando para la Comunidad Autónoma las competencias referidas al interés supramunicipal.
Elaboración de instrumentos de ordenación y planificación.
Liberalización del mercado de suelo y participación de la iniciativa privada.

La consecuencia inmediata de la nueva Ley del Suelo es que deben desarrollarse nuevos instrumentos para la Ordenación del Territorio:

Directrices de Suelo Industrial de la Región :

El objetivo es la ordenación general del modelo de suelo industrial

Plan de Ordenación Territorial de Suelo Industrial:

El fin es la creación del marco estratégico de desarrollo

2.3.7.2. Instrumentos de Ordenación del Territorio:

Instrumentos	Definición	Concepto
Instrumentos Ordinarios		
Directrices de Ordenación Territorial	Instrumento Director de carácter Regulador	<ul style="list-style-type: none"> Dirección y Orientación de Política Territorial Direcciones específicas de cada sector o ámbito de actuación
Planes de Ordenación Territorial	Instrumento Director y Operativo	<ul style="list-style-type: none"> Dirección de la actividad territorial Planificación y coordinación de actuaciones necesarias Estimación de tiempos y costes
Programas de actuación Territorial	Instrumento Programador y Ejecutivo	<ul style="list-style-type: none"> Programación de actuaciones Valoración de actuaciones Asignación de recursos
Planes de Ordenación del Litoral:	Instrumento Operativo	<ul style="list-style-type: none"> Planificación de usos en áreas terrestres y marítimas del litoral Ordenación de fachadas marítimas, volumen y alineaciones
Instrumento Excepcional		
Actuaciones de Interés regional	Instrumento excepcional de ejecución directa	<ul style="list-style-type: none"> Supuestos de especial interés o urgencia con incidencia regional y para la ejecución directa de la actividad urbanística de la Comunidad Autónoma
Instrumentos Complementarios		
Estudios de impacto territorial		<ul style="list-style-type: none"> Adecuación territorial de planes
Sistema territorial de referencia		<ul style="list-style-type: none"> Base de datos georeferenciada



indice de documentos de INFORMACION Y ANALISIS DE LAS directrices

Justificación de la delimitación del sector de actividad industrial

ORIENTACIONES DE LAS DIRECTRICES Y EL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

Capítulo 1: Análisis del SISTEMA TERRITORIAL SOPORTE DE LA ACTIVIDAD

1.1 MURCIA EN EL SISTEMA EUROPEO DE CIUDADES

- 1.1.1 Murcia en las dinámicas regionales europeas
- 1.1.2 Posicionamiento de la Región de Murcia en el Arco Mediterráneo: el estribo meridional

1.2 EL MARCO TERRITORIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA

- 1.2.1 Estructura funcional de la Región de Murcia: municipios, comarcas y áreas funcionales
- 1.2.2 Estructura territorial de la Región: ejes y focos de desarrollo regional
- 1.2.3 Dinámicas territoriales de la Región de Murcia

1.3 EL MARCO MEDIOAMBIENTAL

- 1.3.1 El medio ambiente en la Región de Murcia: problemática principal
- 1.3.2 El medio natural de la Región de Murcia
- 1.3.3 Los espacios naturales en la Región de Murcia
- 1.3.4 La contaminación industrial

1.4 LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES: ESTADO ACTUAL Y PREVISIONES

- 1.4.1 Las infraestructuras de interrelación regional
- 1.4.2 Las infraestructuras regionales de transporte
- 1.4.3 Las infraestructuras hidráulicas y energéticas

Capítulo 2: Análisis de la situación del suelo industrial

2.1. ANÁLISIS DEL TEJIDO PRODUCTIVO DE LA REGIÓN

- 2.1.1. Actividad, población y empleo
- 2.1.2. Situación y perspectivas de los principales sectores económicos
- 2.1.3. Localización y estructura de la actividad empresarial por comarcas y municipios

2.2. EL ESPACIO INDUSTRIAL REGIONAL: SITUACIÓN ACTUAL

- La oferta de suelo industrial en la Región de Murcia: situación actual
- 2.2.2. La demanda de suelo industrial en la Región de Murcia

2.3. ANALISIS DE LAS POLÍTICAS INSTITUCIONALES EN RELACIÓN A LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EL SUELO INDUSTRIAL

- 2.3.1. El Plan de Reactivación (PR) y Plan de Desarrollo Regional (PDR)
- 2.3.2. El Plan Especial para el desarrollo de Cartagena
- 2.3.3. El Plan de Homologación europea de los espacios industriales de la Región de Murcia
- 2.3.4. Las Directrices sectoriales de suelo industrial
- 2.3.5. Marco de ayudas públicas al desarrollo industrial.
- 2.3.6. Los agentes de la promoción de suelo industrial
- 2.3.7. Marco legal de las Directrices





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

Consejería de Industria
y Medio Ambiente
Dirección General de
Ordenación del
Territorio y Costas.
Instituto de Fomento de
la Región de Murcia.

Equipo Consultor
AUIA - Ralsa

