



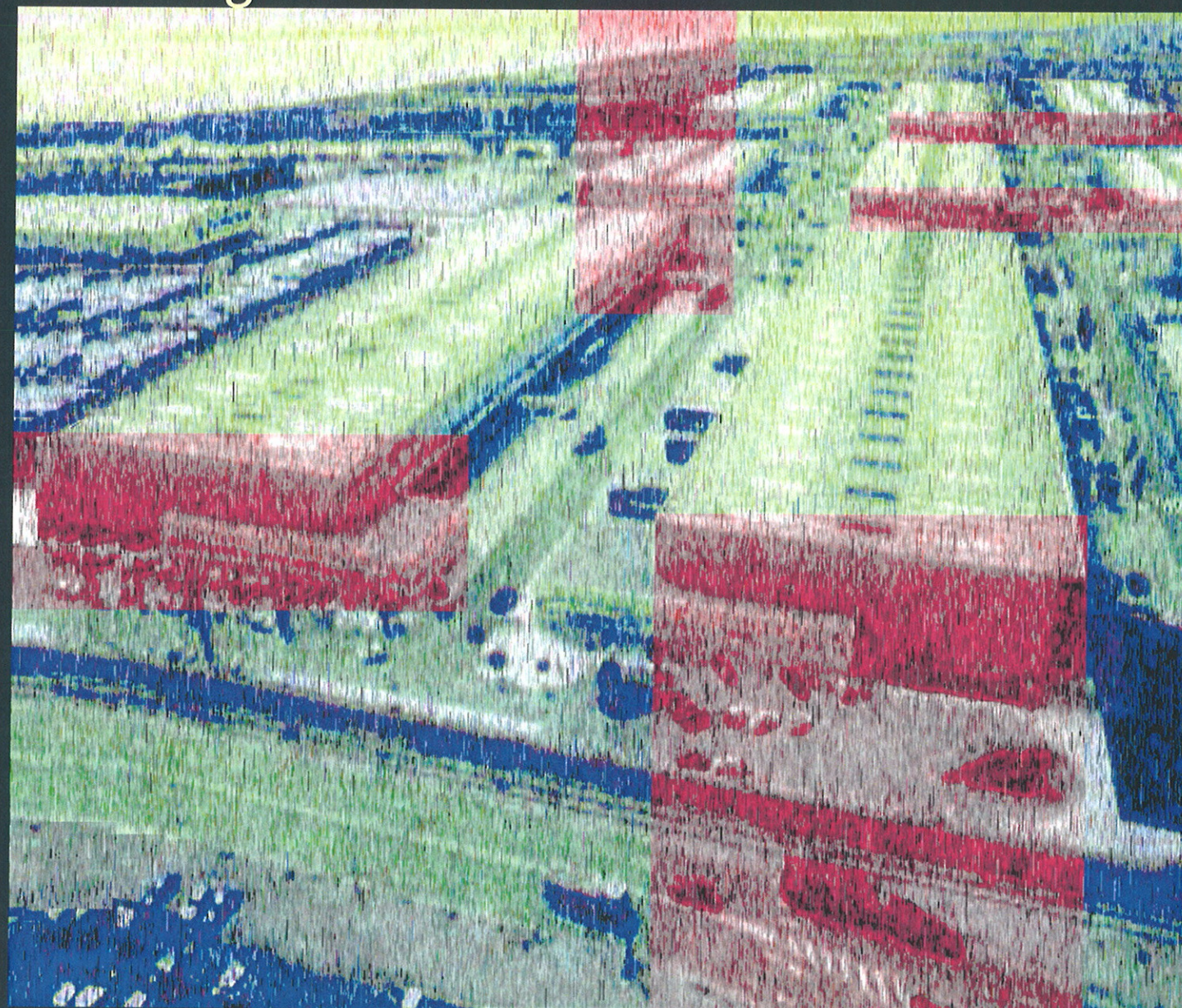
Región de Murcia

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

Tomo II: Diagnóstico y Directrices

Febrero 2.006

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



El presente documento, denominado "Tomo II: Diagnóstico y Directrices", 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 108 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



Capítulo 3.

Diagnóstico
General del
suelo para
actividades
productivas de la
Región de
Murcia



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

Segunda Parte: Diagnóstico y Directrices

Capítulo 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

3.1.1. Revisión de las dinámicas: de un modelo desplanificado a la cualificación y ordenación

La generación del espacio industrial en la Región de Murcia, y en general la ocupación del territorio ligado al desarrollo, se ha calificado habitualmente de espontaneísta y desplanificado. Sin embargo, las dinámicas del modelo están siguiendo un proceso de cambio.

Una tradición de creación espontánea de suelo con dinámicas ligadas al sector agroalimentario

- El modelo "histórico" de generación de suelo seguía una tradición despreocupada de **localización espontánea, no planificado** a largo ni medio plazo. En parte esta tradición ha sido consecuencia lógica de la cultura presente en la Región de producción en la huerta y en el suelo no urbanizable pero extendida a otras áreas de la producción no ligadas a usos agrícolas.
- El origen está en una cultura, compartida por los primeros operadores en el suelo industrial, agroalimentaria, de ocupación indiscriminada del territorio y sus recursos. Esta tendencia sin embargo ha supuesto una salida, rápida y barata a determinadas demandas que ha sido contraproducente para una parte de la oferta de suelo regularizada y amparada en la legalidad urbanística. Sin embargo en los últimos años va remitiendo como una salida eficaz para la mayor parte de las demandas de la industria de la región.

Una nueva cultura de la planificación urbanística y de la dotación industrial en demanda de mejores condiciones del suelo industrial.

- Actualmente existe una nueva cultura de planificación (y gestión) territorial y municipal, que está ordenando el desarrollo de nuevas actuaciones, y se plantea ya la intervención en la herencia recibida. En este sentido el Avance de las Directrices ha servido para posicionar a los distintos sectores productivos de la región y sus operadores ante la necesidad de una mejora no sólo cuantitativa sino también cualitativa de la demanda y por tanto más predisuelta hacia una oferta de mayor calidad.
- El cambio de modelo se produce o se refuerza por factores como:

Las nuevas infraestructuras de accesibilidad: permiten afrontar una mejora de localización de los polígonos y una integración en el entorno regional y nacional de manera significativa.

Un nuevo marco legal de ordenación urbanística, territorial y de las actividades, a nivel regional y municipal que avala la necesidad de apostar por Un modelo más cualificado y ordenado.

La incorporación a procesos (ayudas, planes, etc.) europeos, que exigen niveles de homologación, en el sector. Esto se traduce en una normalización del parque industrial de la región con estándares y patrones de desarrollo más acordes con el proceso de cambio que se produce en la economía y en los distintos sectores productivos regionales.

La aparición de nuevos procesos de ordenación y entes públicos que intervienen en el suelo industrial, por otra parte generalizados en todas las Comunidades Autónomas del país, que se han convertido en las piezas claves del futuro desarrollo industrial de las regiones y dinamizadores y conformadores de la nueva cultura del desarrollo económico e industrial local.

La demanda de suelo de calidad por empresas (actores, entidades...) externas, que vinculan claramente ya a Murcia al Arco Mediterráneo, y están exigiendo otros niveles generales, lo que supone un claro síntoma de la creciente integración de la economía murciana en las dinámicas del corredor y en especial con la Comunidad Valenciana.

La propia consciencia de necesidad de cambio de los empresarios murcianos, que ven la calidad como una necesidad para la competitividad en un marco económico más interrelacionado.

Un proceso de transformación en la ordenación del suelo industrial.

- La ordenación del suelo industrial está por tanto en un proceso de profundo cambio:

Sobre el que hay un consenso generalizado de la necesidad de asentar estas tendencias.

En el que quedan algunas malas prácticas difíciles de erradicar, pero que constituyen una parte cada vez menos presente en las dinámicas de la región.

Que no debe obviar algunos de los puntos fuertes que, basados en esa cultura de lo espontáneo, pueden seguir siendo necesarios (suelo barato, rapidez...)

Está íntimamente relacionado con el resto de intervenciones en la ordenación del territorio de la región (agua, paisaje, infraestructuras, actividades peligrosas, urbanismo municipal...) como clara apuesta por la regulación y transformación del modelo de desarrollo actual.

Influencia de las nuevas infraestructuras territoriales de accesibilidad

- De un modelo de accesibilidad deficiente se ha pasado un territorio bien conectado con su entorno, estructurado por ejes de autovías, con correctas comunicaciones locales. La Región, desconectada del entorno regional y nacional, se integra de modo creciente en los ejes consolidados y dinámicos de desarrollo regional, transformando su territorio.
- Se está resolviendo de esta manera un déficit histórico que había hipotecado el desarrollo de la región y su integración con el centro peninsular y el eje Mediterráneo
- Esto ha supuesto un cambio radical en la localización de actividades, ha permitido un cambio en la geografía regional del desarrollo industrial y por el momento una cierta segmentación entre las áreas más accesibles y aquellas que están pendientes de las mejoras de los accesos, especialmente viarios, que se están desarrollando.
- Por otra parte el desarrollo de nuevas infraestructuras vitales para la actividad industrial como las redes eléctricas y de gas y en particular las de telecomunicaciones se están viendo favorecidas por la agrupación en unidades territoriales más o menos lineales que permiten un mejor desarrollo de este tipo de infraestructuras o por la concentración de población y actividad en torno a los principales ejes regionales.



Vista de la aglomeración industrial de Molina – Cabezo Cortado



3.1.2. Los procesos de generación de suelo industrial en la Región de Murcia

El actual modelo de espacio industrial murciano es el resultante de una serie de procesos superpuestos

I. Procesos históricos de generación de suelo

a. De los enclaves industriales a los polígonos

- Enclaves industriales en las ciudades de la Región: Situados en la Vega Media, Molina de Segura, Murcia, etc. Son enclaves tanto de periferia como en puntos muy cercanos a los centros que han conformado los principales focos de industrialización más dinámicos en las últimas décadas
- A medida que crece la demanda se consolidan los primeros polígonos industriales, generalmente sin planeamiento ni urbanización, o que llega cuando hay una parte importante consolidada. Localizadas en las antiguas nacionales. (N-301: La Serreta y El Tapiado en Molina, Polígono de Lorquí...)
- Este proceso se traslada posteriormente, de forma más planificada, a los frentes de las nuevas autovías (E-15: Saprelorca...) como exponente de unas nuevas pautas de localización industrial posibilitadas por la mejora de las infraestructuras viarias

Diagnóstico: generación sin planificación, sin urbanización, ocupando las infraestructuras (viarios, nudos y corredores) urbanas y territoriales

b. Implantaciones en la huerta y autorizaciones por interés social

- A la vez, en la huerta se implantan industrias dispersas, por la cercanía a las actividades agrícolas (sector hortofrutícola), por la fácil accesibilidad desde los caminos rurales (redes de caminos en sectores de regadíos, retícula) y por la consolidación de actividades en los frentes de caminos de huerta (actividades agroindustriales, almacenes, y la propia generación de actividades de servicios (talleres...) a los sectores que se van implantando, en un proceso que se autoalimenta, generando corredores industriales (también relacionados con servicios locales en núcleos rurales).
- Este proceso sigue vigente en gran parte de la Región, con la permisividad de los ayuntamientos, bien por aprobaciones por interés social, o por normativas que liberalizan el problema aunque el desarrollo de nuevo suelo industrial y polígonos, a cargo de las administraciones regional y local van suponer a corto plazo un conflicto de ofertas y recursos económicos en dos modelos de suelo claramente contrapuestos.
- Son respuestas localistas a la demanda, siempre calificada de urgente, de suelo barato y de fácil implantación, si bien cabe pensar que es una vía adecuada para acoger actuaciones difusas de pequeña entidad, a la larga supone, no sólo una hipoteca sobre el modelo territorial, sino una competencia desregularizada frente a las implantaciones y actuaciones urbanísticas normalizadas de suelo industrial.

Diagnóstico: ocupación desordenada del territorio, y generalmente el de mayor valor ambiental y productivo.

c. Polígonos de gran escala y planificados.

- Por otra parte, la Región ha tenido otros procesos de generación ordenada de suelo a gran escala. Fundamentalmente podemos distinguir entre actuaciones para industrias aisladas y demandas exógenas y polígonos para la demanda endógena.
- Los primeros se localizan fundamentalmente en Cartagena: los más antiguos en el entorno de la ciudad, con actividades de gran impacto en el medio ambiente y la ciudad, relacionados funcionalmente con el Puerto (Potasas, Española del Zinc, etc) Este proceso continúa vigente en actuaciones como General Electric.
- A la segunda clase pertenecerían fundamentalmente las actuaciones de SEPES: Polígono Oeste, Cabezo Beaza y Los Camachos.

Diagnóstico: hay una mejora de procesos y resultados, con cierta despreocupación por las relaciones con el entorno urbano y ambiental, y el equilibrio territorial. Además la generación de suelos no sigue los ritmos internos tanto regionales como comarcales)



II. Planificación, ordenación y ocupación del suelo industrial

a. Características de la planificación y ordenación en la Región.

- El suelo industrial planificado y ordenado se ocupa de forma diferenciada dependiendo del tipo de suelo y de la localización en cada una de las áreas funcionales.
- En poco tiempo se ha pasado de un escaso desarrollo de los suelos planificados, frente a la implantación generalizada en suelos no urbanizables,

a la compra masiva de parcelas en los polígonos mejor cualificados, de este modo se ha producido una "normalización" de la demanda en relación a la oferta.

- Sin embargo, la realidad respecto a la ocupación de suelo es diferente: no es arriesgado decir que solo el 40 – 50 % de las parcelas de polígonos ordenados está ocupado por instalaciones en funcionamiento (incluso en los polígonos punteros dentro de la Región), mientras en los polígonos más antiguos, con el mismo índice de ocupación, el proceso se puede calificar de degenerativo (no se producen nuevas instalaciones y se empiezan a abandonar las existentes)
- Por otro lado la demanda que ocupa estos polígonos no es, en muchos de los casos, específicamente la orientada a la industria para la que han sido construidos y por el contrario se destina en algunos de ellos a otro tipo de funciones industriales y de almacenaje de menor entidad que han encontrado en los polígonos un lugar de localización.

b. Suelos no desarrollados.

- Sigue siendo un problema vigente, con dos resultados:

Polígonos que no llegan a cumplir todo el proceso urbanístico, pero quedan en el planeamiento municipal como suelos a desarrollar, distorsionando el volumen del Parque de suelo y favoreciendo las actuaciones dispersas, sin concentración suficiente. Los ayuntamientos establecen entonces una política cercana al "dejar hacer" en ciertas zonas, mientras concentran su capacidad de gestión en otras (creando situaciones de competencia interna)

Polígonos que han cubierto el proceso de planificación, gestión y urbanización, pero que no quedan ocupados al 100%. Se ha invertido entonces toda una serie de recursos, entre los que el propio suelo (como recurso de localización, posición territorial) no es el menos importante, que quedan utilizado solo a medias. Estos suelos entran además en procesos de degradación y escaso atractivo.

- El suelo industrial no se desarrolla por distintas razones:

Por la oferta sobredimensionada frente a una escasa demanda local real: todos los municipios tienden a considerar situaciones de demanda muy altas, que en un porcentaje muy alto no se convierten en compra real de parcelas cuando el suelo se ha desarrollado.

En todo caso, esta oferta no siempre es finalista, sino que en general son solo delimitaciones de suelo no ordenado, que van "manchando" el suelo de los municipios.

Problemas en la gestión: juntas de compensación inoperantes, multitud de propietarios, ayuntamientos sin capacidad para gestionar toda la demanda, etc.

Localizaciones con escaso atractivo competitivo: en general es, a nivel municipal, un problema heredado de épocas en las que no existían las infraestructuras actuales, y el territorio era "homogéneo"; estos suelos han quedado totalmente obsoletos.

La situación de las infraestructuras de accesibilidad ha cambiado enormemente: por una parte consolidará los suelos mejor localizados y dejará definitivamente abandonados los polígonos sin accesibilidad directa.

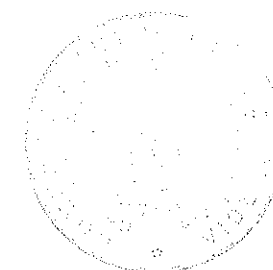
Esta situación se puede repetir a escala comarcal: se volverán a producir situaciones de escaso atractivo diferencial entre municipios.

Infraestructuras básicas inexistentes: los nuevos estándares de producción industrial son cada vez más altos; frente a los antiguos asentamientos o polígonos, en los que "todo valía para empezar", y las infraestructuras se desarrollaban posteriormente, se crea ahora un proceso diferencial, donde los suelos cercanos a las redes regionales (gas, electricidad, información) empiezan a recibir demandas que no llegan al resto de polígonos.

Por la propia oferta encubierta de las aprobaciones en suelo no urbanizable. Es un proceso grave en cada municipio y de tensión entre ellos, pues se plantean competencias desleales; el resultado es que se van acumulando actuaciones dispersas, fuera de ordenación y de la localización planteada inicialmente.

Falta de ayudas empresariales: es un problema que tiende a remitir, existiendo suficientes líneas de ayuda de entidades regionales (INFO)

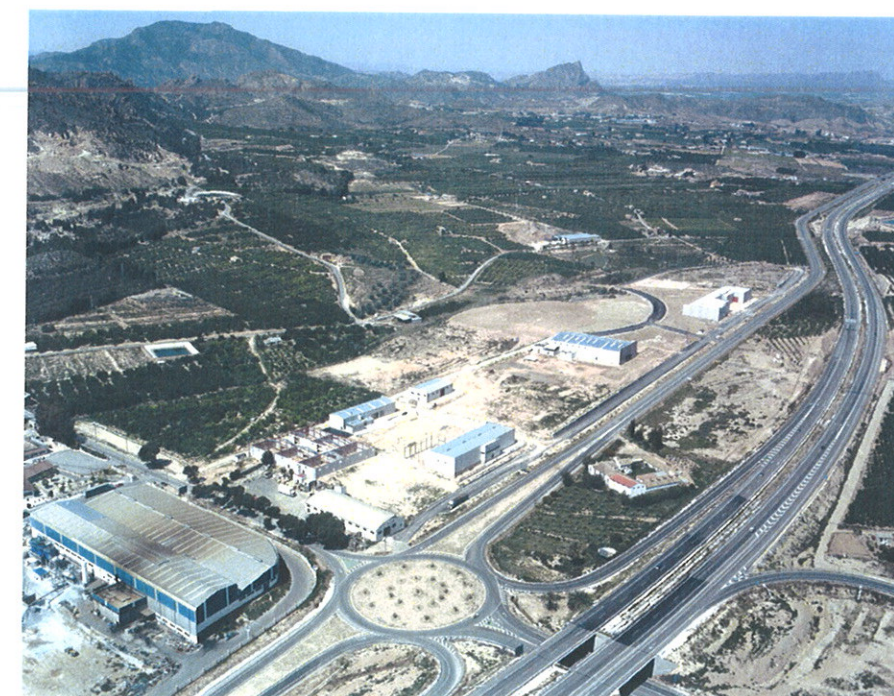
Escaso desarrollo de factores cualitativos en los polígonos: No se urbanizan las zonas verdes, las dotaciones, no existen entidades de conservación y mantenimiento, seguridad, zonas de servicio, etc.



c. Suelos desarrollados: características comunes de los suelos cualificados de la Región

- Localización correcta respecto a los sistemas territoriales más importantes (autovías y carreteras nacionales), accesibles y visibles.
- Sin complicaciones en la gestión: polígonos privados o con un número limitado de propietarios.
- Polígonos municipales donde la gestión ha estado muy controlada, con objetivos claros (creación de empleo, oferta para las empresas locales), sin competencia de aprobaciones en no urbanizable.
- Medidas de control de la especulación o retención de parcelas.
- Los polígonos desarrollados por entidades exógenas tienen calidad, pero un desarrollo lento y complicado.
- Se consolidan los polígonos sin impactos o interacciones sobre los núcleos urbanos.

Polígonos de Saprelorca (Lorca), Base 2000 (Lorquí) y de San Roque (Blanca)



3.1.3. El Artículo 16.3 de la Ley del Suelo, recurso habitual de la intervención de los Ayuntamientos

La vía de autorización de actividades industriales y económicas en suelo no urbanizable por el Artículo 16.3¹ (por razones de interés social) ha constituido una dinámica de implantación importante y definitoria de la actual situación del espacio industrial regional. Si bien este recurso es usual en toda la geografía española, la intensidad con la que se ha presentado en Murcia tiene una importancia específica.

Razones de su vigencia	Las causas de esta proliferación de iniciativas son diversas	Problemas que plantea la autorización por interés social
<ul style="list-style-type: none">Se sigue planteando la misma situación que ya se planteaba en su día en el Estudio de Suelo Industrial y el Avance de Directrices, aunque con menor intensidad puesto que la oferta de suelo regulada a restado algo de protagonismo a esta vía en los últimos cuatro años.	<ul style="list-style-type: none">Económicas: el abaratamiento de inversiones de primera implantación es siempre uno de los objetivos contemplados, si bien en muchos de los casos las fuertes inversiones realizadas por las empresas en otros conceptos indica que se trata más de una vía de evitar los costes de suelo reglado que la imposibilidad de asumir estos costes por parte de las empresas.El retraso de algunas iniciativas de suelo: en parte de los casos se debía a la inexistencia de polígonos disponibles en los puntos de máxima tensión de demanda, sin embargo los esfuerzos de gestión por parte de los ayuntamientos y gestores públicos de suelo industrial no justifican en la actualidad que se siga actuando por esta vía.Razones culturales y/o patrimoniales: la persistencia de una “cultura de la huerta”, arraigada y de muy difícil superación, de control y disposición de actividades muy vinculadas a la misma, sigue operando en el fondo de muchas de las actuaciones.Agilidad: aún existiendo en ciertos términos municipales iniciativas de polígonos industriales en tramitación, esta vía de autorización ha posibilitado una gran agilidad de respuesta, muy superior al procedimiento normal de tramitación y urbanización de un polígono.	<ul style="list-style-type: none">Es un elemento de tensión entre municipios de la región.Supone un deterioro ambiental: descontrol de actividades, contaminación, impacto paisajístico.Ocupación del territorio: actividades agrícolas, ocupación de redes de accesibilidad.Es una competencia grave a los polígonos ordenados, relaja las prácticas urbanísticas y de gestión necesarias para generar una oferta cualificada.

3.1.4. Los principales centros regionales acumulan distintos procesos de tensión

- Tensión de la demanda, la oferta** y la posible especulación de suelo: la desigualdad entre ambas en las distintas áreas funcionales de la región distorsionaría el mercado regional de suelo que se vería agravado por tendencias especulativas, especialmente en las áreas centrales de la región donde la dinámica es mayor y los precios más elevados.
- Tensión de precios de suelo bruto y neto**, y aparición de nuevas actividades no industriales: esto supone una merma de la competitividad de las industrias y un desvío respecto a los fines para los que fueron concebidas en su día la mayor parte de estas actuaciones.
- El incremento de precios puede conducir a un modelo de suelo más caro**, que pierda potencial competitivo: esta tendencia puede ser especialmente intensa en aquellas áreas centrales de la región con mayor demanda y allí donde la oferta no alcanza a cubrir, por diferentes motivos, la oferta local o comarcal.



3.1.5. El mantenimiento de algunos de los problemas tradicionales y la falta de desarrollo de nuevas tendencias.

La respuesta ordenada a las demandas sigue siendo, por distintos motivos, lenta. Esto se produce a pesar de los esfuerzos de las Administraciones Públicas por poner en marcha iniciativas de suelo en lugares de mayor demanda y de tratar de desbloquear la gestión de actuaciones poco ágiles en la puesta en marcha del suelo por parte de los propietarios.

¹ Artículo 16.3 del Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (RDL 1/1992).

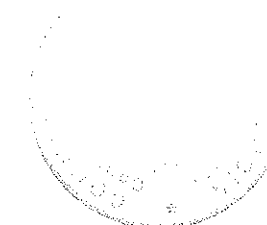
- Sigue siendo habitual el recurso a la **aprobación por interés social en suelo no urbanizable**, que aunque está siendo menor que en periodos anteriores sigue siendo todavía una vía utilizada en la región.
- **No existen operaciones de mejora en los polígonos existentes**: rehabilitación, infraestructuras, urbanización, esto actúa en una doble línea: penalizando la competitividad y adecuación infraestructural de las industrias ya implantadas y desincentivando la implantación de nuevas industrias en esos polígonos lo que agrava el problema y genera una infraocupación que conduce al progresivo abandono.
- Salvo algunas excepciones **no se ha avanzado suficientemente en la cualificación del tejido industrial**: diseño general, de parcelación y urbanización, servicios, paisaje, conservación y mantenimiento, consideración del entorno. Esta situación se produce frente a una tendencia generalizada en todo el país de aumento de las exigencias de la demanda hacia un modelo industrial más cualificado y dotado.

3.1.6. Los cambios en la planificación Regional de Murcia en los últimos cuatro años.

- **Durante este tiempo se ha redactado y aprobado la Ley del Suelo de la Región de Murcia (Ley 1/2001 de 24 de abril)**. La espera a su aprobación definitiva ha sido uno de los motivos para el tiempo que ha transcurrido hasta el comienzo de los trabajos de redacción definitiva de las Directrices, dado que era el marco ineludible de referencia, tanto por los objetivos que las Directrices deben asumir como para su instrumentación coherente.
- **Se han producido modificaciones de Planeamiento General**: Si queremos entender los cambios en el suelo, pueden servir de ejemplo tres municipios:
 - Murcia: actualización del modelo de suelo, basado en la consolidación de suelos estratégicos y la reserva de áreas de valor metropolitano, con contenidos más amplios que el meramente industrial (Parques de Actividades Económicas y otras nuevas tipologías) y, en el interior de la ciudad, descalificación del suelo industrial o cualificación como zonas de servicios, terciarios, etc.
 - Lorquí: Es un ejemplo de consolidación del crecimiento industrial en áreas estratégicas, en las que tanto el Ayuntamiento como entidades privadas (San Marín, Base 2000) están inmersos en procesos de gestión del suelo.
 - Mula, Fortuna, Mazarrón: En municipios en los que tradicionalmente el suelo industrial ha seguido unas dinámicas "lentas", la culminación de nuevas infraestructuras, bien regionales (autovía del noroeste y A7) o locales (circunvalaciones), y la incorporación por tanto a un esquema más amplio de accesibilidad, ha provocado cambios en los factores de localización en el mismo municipio. Los nuevos suelos son fachadas en los ejes viarios, y dejan probablemente obsoletos suelos en los que los planes parciales siguen sin desarrollarse.
 - De los cambios globales en el suelo industrial municipal a la adecuación del planeamiento a los cambios locales: nuevas infraestructuras, cambios a suelo residencial.
- **Realizaciones de planeamiento de detalle**: Es también una muestra de las dinámicas que han afectado a los cambios generales:
 - Consolidación de actuaciones y desarrollo de polígonos bien localizados.
 - Sigue existiendo una gran cantidad de suelo sin desarrollar mientras surgen nuevas iniciativas de ordenación.
 - Desclasificaciones a suelo residencial en el interior de los núcleos, y algunas muy puntuales a suelos rústicos.

El Avance de Directrices de Suelo Industrial

- **El Avance de Directrices de Ordenación de Suelo se elaboró por 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**, desarrollando la ley 4/1992 de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia.
- Tras la redacción y debate del documento por los organismos regionales, el Avance **se presentó a los municipios en Mayo de 1999**, cumpliendo así los procesos de participación pública.
- **La sensación general es que el Avance es asumido**, como modelo de ordenación del suelo industrial, por los Ayuntamientos, los agentes de ordenación del territorio y del sector industrial.



3.2. El modelo de espacio industrial regional: fortalezas y debilidades

3.2.1. Las fortalezas del modelo actual

El modelo espontaneísta y desplanificado de la Región no está exento de aspectos positivos, que es imprescindible ponderar en toda su profundidad a la hora de replantear los procesos:

1. **Dinámica e iniciativa.** Uno de los rasgos positivos más importantes de la Región es su iniciativa y dinámica emprendedora, y el papel de apoyo que están desempeñado los ayuntamientos en tratar de dar respuesta a las demandas presentadas. Esta iniciativa local es una fortaleza del modelo que en modo alguna habría de ser amortiguada.
2. **Economía en la producción de suelo.** El modelo resultante es económico, incluso por encima de otros de su entorno regional. Las empresas encuentran soluciones muy competitivas que en buena medida incentivan la vitalidad del modelo económico. Esta fortaleza diferencial, que está operando en el marco del "estribo sur" del Eje Mediterráneo como factor incipientemente atractor de inversiones, debe tratar de mantenerse compatibilizándola con un proceso intenso de recualificación de la oferta.
3. **Flexibilidad y agilidad en la creación de oferta.** La dinámica de las iniciativas se ve respondida, frecuentemente, por procesos muy ágiles de respuesta, que contrastan con la rigidez de otros excesivamente reglados, no soportados por aparatos administrativos adecuados. Buena parte de los problemas son el resultado de estas respuestas, no siempre acertadas, a la presión por soluciones a corto plazo. Esta agilidad es el contrapunto positivo del espontaneísmo del modelo.
4. **Inmediatez y proximidad de la oferta respecto a las demandas residenciales.** La industria como equipamiento local, la proximidad residencia/empleo respetando los condicionamientos urbanísticos del entorno, constituye un valor renovado, recientemente reivindicado por la cultura urbanística y de ordenación del territorio, en alejamiento de esquemáticos conceptos de zonificación y concentración excesiva de las actividades económicas en pocos "puntos fuertes" del territorio. Y es en este aspecto en donde se encuentra una de las claves de la vitalidad del modelo industrial regional murciano actual.
5. **La existencia de procesos de industrialización endógena:** La presencia de sistemas de desarrollo local en algunas comarcas de la región ligadas, bien a la transformación de productos locales del sector primario, bien a la producción especializada de algunos productos industriales concretos, permite hablar de procesos de industrialización endógena, como alternativa a las industrias de las dos grandes concentraciones urbanas de la región. Estos sistemas locales son de gran importancia para el dinamismo industrial de estas áreas que por su condición de subcentros regionales o comarcales, su estructura socioeconómica y contexto empresarial han permitido el desarrollo de una industria local.
6. **La presencia de pequeñas redes de empresas locales:** que cooperan en sectores productivos, en busca de la especialización, la complementariedad y la innovación o exportación a mercados nacionales o internacionales, que permiten crear concentraciones locales industriales que generan áreas de actividad industrial.

3.2.2. Riesgos y debilidades del modelo

Junto a lo anterior, el modelo actual de espacio industrial murciano presenta una serie de debilidades estructurales, que derivan en riesgos graves a corto, medio y largo plazo:

- 1. Dispersión territorial de las actividades económicas.** El modelo de asentamiento industrial resultante es excesivamente disperso, con alta ocupación e impacto en el territorio, y alto coste medioambiental e infraestructural a medio y largo plazo. Esta dispersión (proliferación de iniciativas desordenadas) sería el contrapunto negativo de la difusión de las actividades en el territorio (interrelación ordenada de espacios industriales con infraestructuras, núcleos de población y dotaciones y equipamientos). Y esto a pesar de que la mayor parte de la población y los zonas de actividad se concentran en unas pocas áreas de la región formando corredores.
- 2. Descualificación y obsolescencia. Falta de competitividad.** Tarde o temprano, la oferta descualificada, espontánea y barata puede acabar por causar estrangulamientos en la competitividad de las empresas. Es un modelo que "descrema" la demanda, propiciando implantaciones fáciles, sin infraestructuras ni servicios suficientes, pero que corre el riesgo de no consolidar un tejido industrial interrelacionado e integrado. Y, a la postre, un modelo con lastres de falta de competitividad al conjunto de la industria. Esto permite la supervivencia de las actividades industriales a corto plazo pero supone una pérdida de valor y competitividad a medio plazo mientras el modelo industrial y las pautas de localización van cambiando a nivel nacional y regional. Incluso desde el punto de vista patrimonial muchas empresas cuentan con los activos inmobiliarios que supone una buena localización cara al futuro como parte de su riqueza, que en estos casos es de dudoso apoyo por su baja calidad, su deslocalización o por haber generado un entorno poco atractivo.
- 3. Afecciones al medio ambiente.** El modelo de suelo industrial, antes de su maduración, surge en un clima cultural y administrativo que no contaba con las herramientas necesarias para el control de las agresiones al medio ambiente. Problemáticas como la contaminación ambiental y paisajística o la ausencia de normativas medioambientales son un déficit, común a gran parte del arco mediterráneo, que en la Región de Murcia está en vías de solución. Un modelo que ignorara el medio constituiría una grave hipoteca al desarrollo sostenible del territorio, limitando sus potenciales; el desarrollo de sanciones legales, normativas cada vez más exigentes, y el condicionamiento de las subvenciones a su cumplimiento son herramientas desarrolladas por la Administración Regional para el control de las afecciones medioambientales.
- 4. Aplicación inadecuada de los recursos sociales y económicos canalizados hacia la generación de suelo industrial.** El "capital" regional de la demanda se está dilapidando en procesos permisivos y fáciles, sin acumularse en un territorio muy necesitado de inversiones fijas. La proliferación de polígonos y áreas industriales de pobre dotación, a medio desarrollar y comercializar, supone un inmovilizado social excesivo para una región en "despegue" económico. Solamente el suelo urbanizado y en oferta puede evaluarse en unos 60,10 millones de Euros. Y esto supone un stock de capital inmovilizado en una sobre oferta mal planificada y en algunos casos en localizaciones, entornos y productos inmobiliarios de dudosa viabilidad futura o de escasas perspectivas de ocupación.
- 5. Dificultad para generar suelo atractivo para las dinámicas y demandas exógenas.** La Región de Murcia es deficitaria, globalmente, en inversiones exógenas. Esta realidad arranca de una multiplicidad de factores, entre ellos el escaso atractivo de sus espacios industriales. Pero esa situación, que habría de ser superada, corre el riesgo de incrementarse en caso de persistir el actual modelo desplanificado y permisivo: el conjunto del territorio, y ciertas áreas en particular, podrían perder el atractivo incipiente para las inversiones extrarregionales si no se palian los déficits estructurales del modelo o lo que es peor atraer sólo las actuaciones de menor calidad como oferta regional-nacional subestandar lo que hipotecaría un modelo futuro de desarrollo industrial de mayor calidad.
- 6. Riesgo de dualización del suelo industrial.** Hasta hace poco, la insuficiente accesibilidad general en la región homogeneizaba la competitividad entre los polígonos urbanizados y los asentamientos irregulares. Pero a medida que se desarrolla una red de viario de alta capacidad, la accesibilidad diferencial adquiere un valor creciente y apreciado. Las iniciativas más dinámicas podrían canalizarse hacia los suelos "de oportunidad" vinculados a las grandes infraestructuras, no siempre integrados en una estructura territorial equilibrada. Y podría producirse la degradación de iniciativas de suelos dispersos por el territorio o junto a núcleos no situados en las vías principales. Esto no haría sino ahondar en lo antes mencionado en la dualidad de la oferta y en la viabilidad futura de muchas promociones espontáneas y de las empresas instaladas en ellas.



3.3. Balance de la oferta de suelo industrial: oferta explícita y realidad latente

3.3.1. Balance agregado de oferta y demanda de suelo industrial en la región

La Región de Murcia posee un parque industrial muy amplio, superior a la media nacional. La superficie bruta de suelo industrial asciende a 11.042 Has respecto a las 8.639 Has del anterior Avance de Directrices, de las que 3.128 Ha son de suelo actualmente ocupado, frente a las 1.833 Ha anteriores. De este parque industrial, la oferta realmente disponible (suelo urbanizado vacante en venta) es de cerca de 531 Has, es decir, un 17% de la totalidad del parque ocupado. Además, la Región de Murcia cuenta con 7.383 Has suelo previsto y no desarrollado (sin urbanizar o sin ordenar que incluye las previsiones del Nuevo Plan General de Murcia), frente a las 6.299 Ha anteriores, es decir, un 250% de incremento de oferta potencial respecto al parque actualmente ocupado frente al 343% que suponía en el anterior avance de Directrices.

Quiere ello decir que ha aumentado ligeramente la superficie bruta de suelo en los últimos años, con un aumento del suelo ocupado del 70% respecto al anterior periodo. El suelo real disponible sólo ha aumentado un 6%, con un aumento de la oferta potencial de suelo del 17%. Esto supone que la ocupación real de suelo ha aumentado significativamente en los últimos cinco años, frente a aumentos moderados de la oferta bruta, de la oferta potencial y un escaso incremento de la oferta real disponible.

En otras palabras hay un aumento moderado del suelo disponible y en términos globales una importante cantidad de suelo potencial, en gran parte debida a las importantes aportaciones del Plan General de Murcia al balance regional de suelo industrial, pero no hay una oferta real abundante para ser inmediatamente ocupada, porque ha habido un importante incremento del suelo ocupado sin que ello se haya traducido en un aumento del suelo libre en el mercado preparado para su ocupación en plazos adecuados.

La demanda futura de suelo industrial, como se indicó, ha sido estimada combinando análisis de la evolución de las actividades económicas, población y actividad industrial, con estimaciones de su evolución en base a encuestas desarrolladas en el "Estudio de Suelo Industrial". Dado el marco de incertidumbre del desarrollo industrial, esa demanda se ha establecido en una *horquilla* de escenarios, que se ajustan a las previsiones que se realizaron en el Avance de Directrices corregidas de acuerdo a los incrementos de demanda que se han producido en estos últimos años y extrapolados al nuevo escenario de referencia entre 2002-2021. **En este escenario, la demanda oscila entre valores de 143 y 248 Has brutas/año² para el periodo 2001-2006 y 2016-2021 respectivamente.**

El equilibrio entre esa oferta y la demanda, no obstante, no puede establecerse de forma directa. En teoría, la Región dispondría de oferta para un desarrollo de cinco años. En la práctica, **esa oferta disponible no siempre se ajusta en situación y características a las demandas reales.** Hay comarcas claramente excedentarias, como la Huerta de Murcia, el Bajo Guadalentín y el Altiplano y otras deficitarias, como el Campo de Cartagena, Mar Menor, Río Mula y Vega Media. No obstante, no puede hacerse un análisis tan directo sin analizar déficits estructurales, como los relativos a la adecuación entre tipologías demandadas y en oferta, lo que corregiría los datos en la Huerta, algunos municipios de la Vega Alta y el Valle del Ricote, la zona del Trasvase, la comarca Oriental, etc.

² A efectos de cálculo, se ha considerado el escenario intermedio de crecimiento moderado de la demanda, especialmente con un mayor aumento en el último periodo 2016-2021. Este crecimiento anual se considera se estima en 143 Has brutas/año de media en el primer periodo 2001-2006; 187 Has brutas/año de media en el primer periodo 2006-2011; 195 Has brutas/año de media en el periodo 2011-2016; 248 Has brutas/año de media en el primer periodo 2016-2021 y una media de 193 Has brutas/año de media para la totalidad del horizonte de las Directrices fijado en el 2021.

3.3.2. Los datos y la realidad: un modelo de oferta ilimitada

Por otra parte ha de tenerse en consideración, no tanto la oferta de suelo calificada por el planeamiento, como la secuencia temporal de urbanización y puesta en marcha de este suelo para su ocupación directa, que es la que mide la relación efectiva entre oferta y demanda en cada momento en el mercado.

No obstante, una visión estática del balance anterior de suelo industrial arrojaría conclusiones algo sesgadas respecto a la situación real. En esta región, la categorización de los distintos tipos de oferta de suelo en compartimentos estancos y nítidamente delimitados no es posible de forma más que parcial. La realidad es más compleja.

Se pueden producir eventuales puntas de demanda no cubierta en el corto plazo por falta de suelo preparado en ese lugar y periodo concreto por distintas causas, no tanto cuantitativas como cualitativas, de gestión, de agilidad en los procesos de urbanización suelo, etc.

Frente a ello se producen una importante oferta de suelo calificado, pero con escasas posibilidades de ser gestionado y urbanizado o que la oferta existente de este suelo urbanizado no responda a las necesidades de la demanda ni por localización, tipología, precios o necesidades empresariales.

De hecho, estamos ante un modelo de oferta ilimitada en la práctica en algunas comarcas de la Región, porque en muy amplias zonas del territorio las barreras entre la producción de suelo industrial planificada y espontánea son muy móviles y flexibles. Una demanda medianamente solvente encuentra fácil respuesta muy ajustada a sus necesidades inmediatas de localización, sin que operen resistencias y mecanismos de canalización hacia emplazamientos más racionales, que no necesariamente menos funcionales.

En este modelo, la función desempeñada por las corporaciones locales como agente interviniente, a través de sus instrumentos de calificación de suelo y autorización de actividades en suelo no urbanizable, en el proceso de creación de suelo industrial, es determinante en la actual fase: los Ayuntamientos actúan de hecho como transmisores de una serie de demandas del sistema, decisivos por actuación directa o por permisividad en la configuración del espacio resultante.

El balance entre oferta y demanda, dadas la importancia de las anteriores dinámicas locales, ha de ser contemplado no sola ni principalmente desde la escala global regional, sino desde la comarcal e incluso local. En este marco, el desajuste entre oferta y demanda es más explícito, y no solamente en términos cuantitativos. Y es en este balance local y comarcal, y en el establecimiento de estrategias que operen a esta escala, en donde se va a decidir la viabilidad de reconducción del modelo actual de la Región.

Se trata por tanto de satisfacer las nuevas demandas con nuevas ofertas de suelo industrial pero de manera importante de mejorar, recualificar y reconducir parte de la extensa oferta ya existente o parcialmente desarrollada en la región como proponía el anterior Avance de Directrices. Se da la paradoja de que conviven puntas de demanda en comarcas con polígonos no ocupados, con el desarrollo de otros polígonos a medio ejecutar o con grandes cantidades de suelo sin gestionar.



3.4. Los retos del entorno competitivo: oportunidades y amenazas

3.4.1. El espacio industrial y de actividades económicas en la actual fase de desarrollo económico

3.4.1.1 El nuevo marco exterior de competencia industrial

A la hora de valorar el posicionamiento, oportunidades y amenazas del actual “modelo murciano” industrial es preciso enmarcar previamente las principales tendencias internacionales no solo en las áreas de influencia, sino en el contexto de globalización y competitividad actual, que cuestiona buena parte de las políticas sectoriales tradicionales:

- El aumento de desequilibrios regionales entre centro y periferias.
- Las tendencias regionales de integración en escalas regionales y europeas (sistema de ciudades formado por Murcia, Cartagena, Alicante y Elche y el Arco Mediterráneo)
- La complejidad en la localización de los sectores productivos, que han dejado de comportarse como espacios estancos, con nuevas tipologías y calidades.
- La necesidad de dinamizar y fortalecer la base económica.
- La influencia espacial entre los tejidos industriales y los turísticos, también a regenerar.
- Creación de polos y subpolos regionales asociados a potentes redes de infraestructuras y fenómenos de suburbanización.
- Nivel dotacional y de equipamientos en ámbitos urbanos y regionales.
- El nivel de habitabilidad y cohesión social.
- Y muy especialmente, la calidad medioambiental y las normativas que la fomentan cada vez más presentes en todos los aspectos de la actividad industrial y territorial.

Frente a esta visión, se ha producido, durante la última etapa, una serie de nuevos cambios y de reforzamiento de tendencias:

- Un importante cambio en la integración regional de Murcia con su entorno inmediato de la Comunidad Valenciana de la que participa en aspectos territoriales, económicos y de interrelaciones empresariales en algunos sectores concretos.
- Una consolidación de las dinámicas modernizadoras y exportadoras de la economía murciana.
- Un aumento de las posibilidades de la Región de crear polos regionales en torno a una nueva gama de infraestructuras y de proyectos de alta accesibilidad, entre ellos un nuevo aeropuerto regional o la especialización de la red convencional de ferrocarril en usos de carga y mercancías.
- Las posibilidades de desarrollo de sectores concretos, industrias locales y algunos distritos industriales como modelos complementarios a las dos grandes aglomeraciones industriales-urbanas de la región.
- Una nueva apuesta por el desarrollo de los espacios de la costa como una nueva oferta de calidad turística para la región, lo que exige una mejora ambiental y paisajística de la región y su entorno medioambiental.
- Y una nueva expectativa generada por el Plan Hidrológico Nacional por el Trasvase del Ebro y la nueva actividad económica que esta puede generar.



3.4.1.2 Condicionantes del actual proceso de globalización de la economía en las demandas de espacios industriales.

En un contexto de globalización de la economía y liberalización de la competencia, el entorno económico, social y territorial del desarrollo industrial de Murcia ofrece un marco en el que se presentan, básicamente, dos bloques de condicionantes de competencia:

- **Condicionantes de competitividad y eficiencia**

- Actuación de procesos exógenos, de forma crecientemente dominante, sobre la base de procesos endógenos regionales
- Creciente presión por el equilibrio coste/calidad
- La aparición de nuevas dinámicas de producción flexible y de flujos entre empresas que aumentan su capacidad competitiva
- Aparición de demanda de nuevos espacios productivos de calidad

- **Condicionantes de sostenibilidad y equilibrio**

- Nuevas demandas de calidad ambiental
- Demandas de servicios de bienestar
- El equilibrio y ordenación del territorio, factor de calidad de vida

Por otra parte la competencia por la captación de inversiones por parte de las Comunidades Autónomas se está traduciendo en la existencia de una importante red de empresas públicas de los gobiernos regionales destinadas específicamente al desarrollo de iniciativas empresariales-industriales y de planes sectoriales industriales en cuyo marco la Región de Murcia ha de tratar de posicionarse y encontrar las ventajas competitivas que, como espacio regional, le permitan desarrollar su modelo industrial.

Este marco está repercutiendo en la generación de nuevas demandas de espacios industriales: frente a los factores condicionantes de localización clásicos (proximidad a materias primas y vías de comunicación, factor precio, accesibilidad directa, aparcamiento...) aparecen nuevos factores de localización, determinantes para captar las dinámicas exógenas en la que la economía de la Región de Murcia ha de insertarse.

La demanda actual ya no sólo requiere estos factores sino además nuevos productos inmobiliarios industriales, mejoras en las infraestructuras y comunicaciones, especialmente de logística y telecomunicaciones, acceso a servicios comunes a las empresas, mayor calidad ambiental e imagen corporativa. Y por otra parte se observan tendencias de adecuar calidad-precio, con menores tamaños de parcelas según la industria y una mayor adecuación y simplificación de la normativa de desarrollo del suelo industrial.

Los nuevos espacios industriales, concebidos más como Parques de Actividades que como polígonos industriales convencionales, se plantean con nuevos valores

Condicionantes de los nuevos espacios de actividades económicas

EFICIENCIA

- Parcelas adecuadas en superficie, edificabilidad y dimensiones.
- Espacios de servicios a empresas.
- Calidad y agilidad en la gestión.
- Flexibilidad de las propuestas.
- Estudio y cumplimiento de ratios de aparcamiento y áreas de maniobra.

COSTE

- Adecuado y compatible con los proyectos.
- Espacios libres baratos y de fácil mantenimiento pero con creciente peso de la calidad del entorno.
- Servicios internos y redes de infraestructuras, especialmente de telecomunicaciones.
- Criterios de urbanización sobrios.

CALIDAD

- Criterios de calidad homologables a los europeos.
- Calidad en urbanización, entorno e imagen.
- Espacios libres que minimicen el impacto paisajístico de las industrias.
- Infraestructuras de acceso, medioambientales y de telecomunicación.

3.4.2. Amenazas del modelo actual de espacio industrial de la Región de Murcia ante el entorno competitivo

En este marco competitivo, las principales amenazas del modelo de espacio industrial de la Región de Murcia estriban en los factores siguientes:

1. Insuficiente nivel tecnológico del tejido empresarial murciano.

- La Región adolece de un bajo nivel de inversión en I+D y de una desconexión del que se desarrolla en el mundo empresarial.
- Escasa presencia de sectores de alto desarrollo tecnológico, centrándose la producción en unos pocas áreas de producción, algunas de ellas maduras.
- Existe una cultura empresarial tradicional a pesar del carácter emprendedor de sus habitantes.
- Baja interacción entre el mundo académico y empresarial, especialmente entre la Universidad y las empresas, siendo éste uno de los aspectos claves a desarrollar.



- Insuficiente nivel de formación de mano de obra
- Dimensión poco tecnologizada de las empresas, especializadas en sectores tradicionales de poca expansión.
- Por tanto, para llegar a un grado de competitividad regional frente a las regiones de su entorno es necesario poner en marcha un tipo de oferta cualificada basada en la creación de centros empresariales y de innovación para apoyar las PYME regionales, incidiendo en la gran importancia que requiere la formación profesional.

2. Relativo aislamiento diferencial con el entorno regional, y especialmente con el Centro Peninsular, aunque en vías de solución.

- Murcia ha padecido un retraso diferencial de accesibilidad respecto a su entorno regional mediterráneo, pero en los últimos años se están reduciendo mucho estas diferencias.
- Murcia ha aparecido, en el Arco Mediterráneo, como un cierto “fondo de saco”, con un punto de ruptura de accesibilidad viaria y ferroviaria respecto al sur peninsular, pero se va van concretando ya los proyectos de interrelación con el centro peninsular y el eje Mediterráneo por autovía, Autopista y Ferrocarril.
- Se va perfilando el proyecto del nuevo aeropuerto como la gran baza de accesibilidad nacional e internacional de la región y de la Alta Velocidad como infraestructura de transporte de alta calidad.

3. Bajo atractivo de la Región respecto al capital exógeno.

- Pese al gran incremento de inversiones exteriores recibido en la Región en la última década. Murcia sigue teniendo, en inversión extranjera, una media inferior a la nacional. La inversión extranjera directa recibida en la Región de Murcia entre los años 1998/2000 ³ fue de 138,67 millones de euros, tan sólo el 0,13% del total nacional, considerablemente por debajo de la Comunidad Valenciana (1,90%) y de Cataluña (13,89%) frente al total nacional (100%) que fue de 109.861,27 millones de euros entre 1998/2000. Ello es indicativo del escaso atractivo de la economía murciana para el capital exógeno, que ha de constituir un componente decisivo de un desarrollo regional competitivo, junto al desarrollo de los sistemas de producción local.

4. Déficit diferencial en inversiones infraestructurales respecto a su entorno competitivo.

- La Región de Murcia adolece de un elevado déficit en infraestructuras territoriales, comparativamente con otras regiones mediterráneas, aunque se están acortando fuertemente las distancias.
- Los esfuerzos inversores del pasado, centrados en las infraestructuras del trasvase, han desequilibrado las realizaciones en otros sectores, aunque en la actualidad el esfuerzo inversor, especialmente autonómico, es uno de los más altos del país en relación al tamaño de la región.
- Especialmente significativo, en cuanto factor condicionante del desarrollo, es el crónico déficit hídrico regional, tanto más importante cuanto que los regadíos son una de las principales fortalezas económicas murcianas, aunque este déficit no suponga un condicionante grave en el caso de la industria.

5. Gran diferencial de desarrollo industrial entre los espacios centrales dinámicos de la región y los más periféricos.

- Existe una diferencia respecto al modelo de desarrollo industrial entre las grandes concentraciones urbanas e industriales de Murcia y Cartagena frente al resto de la región.
- Conviven estos modelos centrales con modelos locales de industrialización más débil cuando no deficiente en las áreas periféricas, como nuevos ejes de desarrollo local endógeno como el del Guadalentín o el Altiplano.
- El modelo no es homogéneo entre centro y periferia, pues existen diferencias importantes entre Murcia y Cartagena, pero también entre la periferia entre el Altiplano, más integrado en las dinámicas de distritos industriales de la Comunidad Valenciana y áreas estacionarias desde el punto de vista industrial como la Comarca Oriental o la Costa de Mazarrón y Aguilas.
- Tampoco existe homogeneidad en las necesidades de suelo industrial y dinámicas sectoriales de la región con diferentes desarrollos por ejemplo entre la agroindustria de la Costa y los sectores especializados del calzado del Guadalentín.
- Habría por tanto asimetrías y diferencias importantes en el modelo centro periferia y en la difusión industrial desde las áreas más dinámicas hacia

³ Datos de la Dirección General de Comercio e Inversiones. 2001



las menos dinámicas, algunas de ellas bien alimentadas por procesos de desarrollo endógeno que suponen una alternativa al modelo jerárquico del territorio, histórica y fuertemente polarizado por las infraestructuras.

- Los procesos de integración interregional, ya claramente asentados con el eje Mediterráneo, abren un proceso de interrelación transversal a la costa que pone en valor nuevas dinámicas diferentes a las propias de la jerarquía radial interior de la región y posibilitan por las nuevas infraestructuras interregionales de carreteras y ferroviarias en desarrollo.
- En este sentido habría un desarrollo en fases de cambio de modelo territorial-urbano-industrial:
 1. del centro regional y de sistema de corredores radiales de las autovías;
 2. pasando en la actualidad por un sistema de integración más tentacular y continuo del centro hacia la periferia;
 3. hacia un modelo mixto radial-reticular de distintas líneas de frente con el eje mediterráneo hacia Valencia y Almería, por la costa, por el interior regional y por la línea de sierras que ya se atisba en los ejes de infraestructuras de carreteras y ferrocarril en desarrollo.

3.4.3. Las oportunidades de la Región de Murcia en la competencia por las actividades económicas

Pero la Región de Murcia también tiene oportunidades en el entorno competitivo, basadas fundamentalmente en los factores siguientes:

1. El diferencial positivo de desarrollo económico y poblacional respecto a su entorno regional.

- La economía murciana es muy ágil; en los últimos años ha mejorado notablemente su PIB, es decir, se encuentra en una dinámica ascendente, partiendo de posiciones por debajo de la media nacional.
- La población de la región es joven, frente a las tendencias de estancamiento y envejecimiento generalizado del entorno español y europeo, lo que supone una ventaja diferencial.
- Hay un gran número de personas en período de formación, especialmente necesario para el desarrollo de sistemas de especialización flexible.
- Esta dinámica encuentra en el modelo eficiente y económico de espacio industrial una de sus fortalezas.

2. Integración creciente en el activo Arco Mediterráneo.

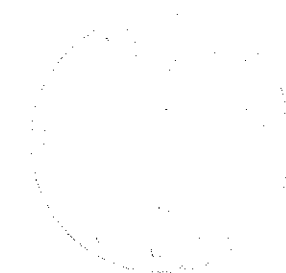
- Murcia participa ya activamente en las dinámicas del Eje Mediterráneo.
- Está empezando a aprovechar su posicionamiento relativamente excéntrico respecto a otras zonas nacionales para la atracción de inversiones.
- Puede, en consecuencia, beneficiarse de los nuevos desarrollos inducidos y asociarse con ventaja a este dinámico espacio regional y a la Comunidad Valenciana, modélicos en la Unión Europea en el desarrollo endógeno y local.

3. El potencial de ampliación de su radio regional de influencia hacia la Meseta y hacia Andalucía Oriental.

- La Región de Murcia ha estado tradicionalmente encerrada en sí misma, y abierta de forma casi preferente hacia el norte mediterráneo, en la actualidad se va transformando en nodo de relación de sus tres comunidades limítrofes (Andalucía, Castilla La Mancha y Comunidad Valenciana)
- La superación del aislamiento infraestructural, que viene impulsándose en los últimos años, ha de representar una gran oportunidad de ampliar el radio de influencia de su economía, su hinterland:
 - hacia la Meseta (en primer lugar, Albacete; posteriormente, hasta Madrid)
 - y hacia Andalucía Oriental (tanto en la vía hacia Almería como hacia Granada y Sevilla).

4. La capacidad de integrar los procesos de investigación, la Universidad y los nuevos espacios industriales avanzados en el área central.

- La formación de áreas de desarrollo económico especializadas y avanzadas se ve posibilitada por el entorno universitario y de investigación en los dos principales focos regionales de industrialización.
- Los proyectos de parques empresariales y tecnológicos, presentes en otras regiones, se van abriendo camino como una necesidad de dotar a la región de un entorno avanzado de innovación productiva.



5. **La posibilidad de integrar un modelo mixto de desarrollo de centros de difusión industrial y de áreas de desarrollo endógeno.**
 - Pocas regiones en el país cuentan en la misma provincia con sistemas diversos de industrialización en un área central, combinada con áreas de desarrollo endógeno y local, algunas desarrolladas y otras en formación, como en el caso de la región de Murcia con el potencial que esto supone.
 - La capacidad de integrarse con estas mismas dinámicas en la Comunidad Valencia permite un desarrollo del modelo local con mayor facilidad y capacidad de integración a escala interregional, con la posibilidad de formación de clusters y distritos industriales y de aumentar las interrelaciones entre empresas.

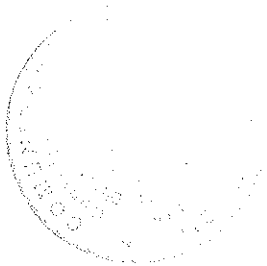
6. **La Región de Murcia cuenta con importantes proyectos de relanzamiento de su posición competitiva.**
 - Proyectos infraestructurales de accesibilidad (viario de alta capacidad, conexiones ferroviarias mediterráneas, proyecto de nueva conexión ferroviaria de velocidad alta con Madrid-Barcelona y Valencia)
 - Logísticos (CIT de Murcia)
 - Portuarios (nuevas infraestructuras en Cartagena que pueden reforzar su nivel competitivo en el Mediterráneo occidental y especialmente como polo gasístico y producción energética)
 - Urbanos y turísticos .
 - Estos proyectos van a reforzar el atractivo regional respecto a la inversión exógena y disminuir los diferenciales de dotaciones respecto a su entorno.

7. **Una necesidad de integración de las nuevas redes de infraestructuras y de áreas de actividad económica.**
 - Esta nueva malla de infraestructuras y la mejora de las telecomunicaciones, aparte de la nueva capacidad de producción energética, se presentan como uno de los nuevos valores a reconocer de la región de cara a los próximos años.
 - La nueva geografía del transporte que se está formando en la región va a generar una nueva geografía de la localización industrial, en los nodos de mayor accesibilidad y de relación con el sistema urbano actual, generando nuevas posibilidades de desarrollo.
 - La creciente segmentación de los procesos de producción, de especialización flexible, de internacionalización e ampliación de mercados obligan a integrar cada vez más, a través de las instalaciones logísticas propias o de parques logísticos especializados, los espacios de producción industrial y los espacios del transporte.
 - Esto es especialmente cierto en una región que, gracias al desarrollo de su sistema de exportación de productos agrícolas, ha generado una importante trama de instalaciones, empresas y proveedores de servicios de transporte, que suponen una baza a considerar en el desarrollo del sistema industrial murciano en los próximos años.

3.5. Resumen del diagnóstico del actual modelo de espacio industrial de la Región de Murcia (análisis D.A.F.O.)

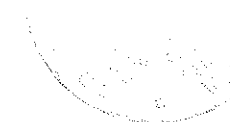
FACTORES INTERNOS	FACTORES EXTERNOS
Fortalezas <ul style="list-style-type: none"> Dinámica e iniciativa empresarial emprendedora Economía en la producción de suelo tanto en costes como en procesos Flexibilidad y agilidad en la creación de oferta de suelo en amplias áreas de la región Inmediatez y proximidad de la oferta respecto a las demandas residenciales: integración funcional Fuerte capacidad de relación con espacios económicos dinámicos próximos Las nuevas infraestructuras están consolidando las actuaciones localizadas en su entorno 	Oportunidades <ul style="list-style-type: none"> El diferencial positivo de desarrollo económico y poblacional respecto a su entorno regional. Integración creciente en el activo Arco Mediterráneo. El potencial de ampliación de su radio regional de influencia hacia la Meseta y Andalucía Oriental. La Región de Murcia cuenta con importantes proyectos de relanzamiento de su posición competitiva. Generación de un modelo mixto de concentraciones industriales y desarrollos locales endógenos
Debilidades <ul style="list-style-type: none"> Dispersión territorial de las actividades económicas y agresiones irreversibles al medio ambiente. Descualificación y obsolescencia. Falta de competitividad de una parte del parque industrial. Aplicación inadecuada de recursos socioeconómicos en la creación de suelo industrial. Dificultad para generar suelo atractivo para las dinámicas y demandas exógenas. Escasa capacidad para atraer demandas industriales y actividades económicas externas de calidad 	Amenazas <ul style="list-style-type: none"> Insuficiente nivel tecnológico del tejido empresarial murciano. Mantenimiento del déficit diferencial en inversiones de investigación, desarrollo y innovación respecto a su entorno competitivo. Absorción de las dinámicas más innovadoras exclusivamente por los espacios industriales centrales. Estrangulamientos o congelación de parte de la oferta por problemas de gestión, desarrollo y creación de suelo. Incapacidad de reconducir el modelo industrial de calidad y adecuada ocupación, con el consiguiente excedente de parque industrial mal equipado, infrautilizado y de escasa calidad.





Capítulo 4.

Objetivos y
criterios de
ordenación e
intervención



Capítulo 4. Objetivos y criterios de ordenación e intervención

4.1. Objetivos y criterios de ordenación e intervención (Planteamientos estratégicos de las Directrices)

4.1.1. Introducción: necesidad de reorientación y cualificación del modelo de espacio industrial en la Región de Murcia

El espacio industrial de la Región de Murcia vive actualmente una tensión de encrucijada:

- Por un lado, el modelo tradicional, con sus virtudes y su funcionalidad hasta el presente, ofrece síntomas inequívocos de insuficiencia e incapacidad para responder a las nuevas demandas surgidas del entorno competitivo.
 - El parque de suelo industrial de la Región está compuesto, en gran parte, por un conjunto de polígonos y actuaciones dispersas con graves deficiencias, que suponen un punto de partida conflictivo como modelo y que necesita intervenciones inminentes.
 - El modelo de suelo industrial actual se puede entender también una cultura de actuación en el suelo industrial insuficiente para las nuevas tendencias que la demanda va a ir solicitando de modo creciente.
- Sin embargo, en todos los niveles (regional, municipal, empresarial) existe, y es un proceso relativamente nuevo, una clara consciencia sobre los nuevos modelos demandados.
 - Las nuevas actuaciones en suelo industrial y los planes generales si están considerando, en general, las nuevas necesidades de recualificación.
 - La casi generalidad de los documentos elaborados recientemente en la Región sobre urbanismo, ordenación del territorio, economía o desarrollo industrial recogen este problema como una cuestión prioritaria.
 - Este estado de opinión crea una base muy propicia y receptiva para acoger una estrategia global de reconversión del modelo, siempre que se inserte adecuadamente en la realidad actual de la Región.
- Existe una tensión de demanda muy importante (entre un 4 y 5% del parque industrial existente), generalizada sobre todo el territorio.
 - En momentos de fuerte crecimiento económico, es necesario establecer criterios de equilibrio territorial y mesura en las actuaciones.
 - La demanda existente podría alimentar de forma peligrosa el modelo espontaneísta y desplanificado existente, agravando las actuales insuficiencias, si no existen modelos claros y homogéneos.
 - Esta respuesta al nuevo modelo y a la demanda pasa por liderar, orientar o dirigir claramente por parte de las Administraciones y los principales gestores públicos de suelo el proceso de creación, gestión y urbanización, equilibrando las imperfecciones de la oferta.

Se impone, por lo tanto, la necesidad de consolidar un modelo incipiente y reconducir los procesos heredados.

- Se trata de formular un modelo alternativo de espacio industrial regional a medio-largo plazo hacia el que avanzar de forma progresiva y gradual.
 - Consolidando las actuaciones en marcha, que suponen una referencia generalizada para la Región, y la sitúan a nivel competitivo en el entorno.
 - Garantizando un nivel de oferta continuado, con grandes dosis de realismo y de adecuación a los ciclos económicos.
 - Mejorando la calidad y el nivel del parque de suelo obsoleto.
- La positiva tensión de demanda existente y las iniciativas locales constituyen una base especialmente adecuada para plantear dicho proceso de una forma proactiva y no meramente remedial.

Los ayuntamientos son la pieza clave para la reorientación definitiva del modelo de espacio industrial

- Los ayuntamientos están interviniendo ya de forma activa, creando suelo, controlando la especulación y el precio, ayudando a la gestión y



regulando las nuevas implantaciones en suelo urbanizable no sectorizado.

- La Ley del Suelo de la Región establece la autonomía municipal, otorgando a los ayuntamientos las competencias de urbanismo, reservándose la Comunidad Autónoma la competencias referidas al control de la legalidad y al interés supramunicipal.
- Los ayuntamientos siguen necesitando ayudas, principalmente en la realización y mantenimiento de infraestructuras que vertebran el desarrollo de la región y ordenen las dinámicas y tensiones supramunicipales.

Dos factores pueden marcar el trayecto desde la encrucijada actual

- Positivo: existe, como hemos dicho, un estado de opinión favorable para el cambio de orientación, y para la integración del suelo industrial en un proyecto de modelo territorial sostenible, tanto por parte de las administraciones como de los sectores más cualificados de la demanda, plenamente conscientes del problema.
- Negativo: existe también un proceso muy acelerado de generación de suelo, del que puede resultar la planificación generalizada y urgente de grandes polígonos en todo el territorio, mientras se abandonan definitivamente los polígonos obsoletos, en un proceso de degeneración que afectaría no solo al sector industrial, sino a los sistemas territoriales de la Región.

4.1.2. Misión estratégica de las Directrices de Ordenación de Suelo Industrial en la Región de Murcia

Consolidación del nuevo Modelo de Suelo Industrial en la Región de Murcia	<p>Las Directrices deben consolidar el modelo incipiente de suelo industrial:</p> <ul style="list-style-type: none">• en un marco de cualificación de la nueva oferta regional y de la actualmente existente• con un claro objetivo de equilibrio territorial y cohesión entre las distintas áreas de la región• y de compromiso por la sostenibilidad del modelo territorial y de producción industrial
--	--



4.1.3. Los objetivos estratégicos de las Directrices

De la enunciación de la Meta Estratégica de las Directrices se deducen los objetivos estratégicos fundamentales de las Directrices:

Consolidación del proceso hacia la madurez del modelo de suelo industrial

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

El potencial actual de la Región de Murcia está ya reclamando algunas actuaciones estructurales de oferta cualificada, como parques logísticos y empresariales, y se encuentra menos avanzado para otras de actividades tecnológicas avanzadas.

No obstante, el proceso de mejora de la estructura de oferta, que se ha visto respaldado por distintas actuaciones en estos años, obliga también a un proceso gradual, con vocación de desarrollo a medio y largo plazo, que no renuncie a una mejora generalizada del nivel de competitividad y atractivo del conjunto de la Región.

Homologación de los espacios industriales de la Región, en un marco de cualificación y eficiencia, competitivo en el marco europeo

Las Directrices de Ordenación del suelo industrial establecen un marco estratégico a corto, medio y largo plazo de evolución del espacio industrial y productivo de la Región. Desde la aprobación de Directrices se abre un proceso que, mediante la normativa de obligado cumplimiento, las recomendaciones y criterios sobre actuaciones, abre un período de transición y reconducción paulatina de las tendencias y procesos todavía vigentes.

El Plan de Ordenación Territorial y los consiguientes Actuaciones de Interés Regional, Programas de Actuación Territorial, definidos en la Ley del Suelo de la Región, junto con las Actuaciones Estratégicas y Estructurantes, son los instrumentos de coordinación e intervención en la estructura territorial y en el parque de suelo industrial. La homologación es un proceso basado en el papel del Plan para coordinar::

- Los criterios básicos de actuación urbanística.
- Criterios urbanísticos básicos de localización y dimensionamiento de áreas industriales, usos terciarios, dotaciones y distribución de actividades.
- Densidades e intensidades de referencia.
- La delimitación de zonas territoriales y núcleos para la localización de actividades, equipamientos y servicios.

Concertación territorial de la oferta de suelo y resolución ordenada de las demandas

La reorientación de las pautas de generación de espacio industrial de la Región, profundamente arraigadas en la práctica administrativa y empresarial, exigen un amplio consenso institucional y social en torno a los objetivos estratégicos básicos de las Directrices. Sin este consenso generalizado y básico, del cual los Ayuntamientos son agentes fundamentales, las actuaciones y la normativización de la Comunidad Autónoma no pasará de incidir una pequeña parte de ciertos procesos, sin entrar en una consolidación y transformación a fondo del modelo. De hecho, el acuerdo es fundamental para el adecuado desarrollo de la propuesta estratégica.

En este proceso de consenso, que se articula en formas distintas conforme vaya progresando la implementación de las políticas y Directrices, este documento constituye ya la propuesta base para canalizar opiniones y concitar los primeros acuerdos para lanzar el proceso:

- Establece un marco de coordinación del planeamiento general entre municipios, del desarrollo de polígonos por fases y de la estimación de reservas de suelo con destino a la promoción pública de suelo industrial.

LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES

- **Consolidación del proceso hacia la madurez del modelo de suelo industrial**
- **Homologación de los espacios industriales de la Región, en un marco de cualificación y eficiencia, competitivo en el marco europeo**
- **Concertación territorial de la oferta de suelo y resolución ordenada de las demandas**
- **Recualificación del parque de suelo industrial e integración en un modelo urbano-territorial**
- **Reserva de suelos a largo plazo, compatibles con la ordenación de un territorio sostenible**
- **Preservar las áreas más capacitadas y estratégicas y excluir del desarrollo industrial las áreas frágiles o incompatibles**

- Señala determinaciones y criterios tendentes a evitar desequilibrios funcionales entre municipios.
- Marca los criterios de desarrollo de actuaciones entre la Comunidad, los Ayuntamientos, operadores privados y otros entes públicos, mediante programas, convenios, etc.
- Indica las actuaciones de interés regional, las prioridades, plazos, etc.,
- Establece, en todo caso, los criterios urbanísticos básicos de las posibles actuaciones, estando abierto al desarrollo directo por ayuntamientos y operadores.

Recualificación del parque de suelo industrial e integración en un modelo urbano-territorial

La recualificación del espacio industrial regional, en todos los conceptos (funcional, territorial-urbanístico, ambiental), ha de partir de una consideración realista de los cambios producidos en el marco actual, con sus múltiples aspectos positivos y sus debilidades estructurales a corregir, para consolidar un proceso paulatino y gradual, más rápido en ciertos ámbitos avanzados, y más prudente, aunque también necesario, en las zonas de mayor arraigo de pautas y cultura de la intervención desplanificada, que la propia dinámica del proceso de planificación y concertación va a ir corrigiendo.

No se trata ya de actuar únicamente en las operaciones de nueva oferta de mayor calidad, “punta de lanza” de la competitividad regional que han ido demostrando la validez del modelo, sino de contribuir paulatinamente a una mejora obligada, generalizada y jerarquizada del conjunto del modelo regional de suelo industrial. El gradualismo del proceso recomienda una mejora paulatina de estándares y de homologación de los espacios industriales actuales con los de otras regiones competitivas del entorno europeo.

Preservar las áreas más capacitadas y estratégicas para el desarrollo de la región de la ocupación de usos o actividades que puedan hipotecar su futuro y excluir del desarrollo industrial las áreas frágiles o incompatibles.

El nuevo marco territorial, las nuevas infraestructuras y las tendencias de demanda de suelo, aconsejan preservar determinadas áreas de la región para operaciones estratégicas de futuro. La finalidad es que consigan los objetivos de desarrollo regional equilibrado y sirvan de reserva a largo plazo para el desarrollo del nuevo parque de suelo para actividades económicas en un marco amplio y previsor del modelo de localización de actividades.



4.1.4. Desarrollo de las directrices. Actuaciones y Periodos

El proceso de desarrollo de Directrices y Plan tiene como objetivo:

- resolver las demandas a corto plazo, en un periodo de demanda muy elevada;
- la ocupación y utilización completa del parque de suelo industrial, evitando la pérdida de recursos con alto valor territorial;
- la formación de un nuevo tejido de espacios de actividades económicas que diversifiquen y modernicen el sector industrial de la Región, integrado en sectores económicos más avanzados;
- la reserva de espacios para actuaciones a largo plazo.
- Las Directrices proponen la implementación de propuestas, mediante el Plan y las Actuaciones estratégicas, en cuatro fases:

Inicio: Cualificación o Periodo de homologación del suelo industrial	<ul style="list-style-type: none"> • Un esfuerzo continuado de homologación del suelo industrial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Normativas del Plan y normativas sectoriales, a coordinar, como primera medida, en las revisiones de Planes Generales
Fase 1. Oferta rápida de suelo y planificación territorial de áreas estratégicas.	<ul style="list-style-type: none"> • Ayudas rápidas o supervisión para la gestión y urbanización de suelo nuevo en este periodo, coherente con el modelo regional en localización y homologación, mediante Programas y Convenios de carácter urgente. • A lo largo de la Fase 1, formación del Equipo de Gestión de Suelo Industrial y desarrollo de primeros convenios. • Avance de Planes de Ordenación Territorial en áreas estratégicas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Control de aprobaciones por interés social en suelo rústico. • Formación de programas de promoción pública de suelo industrial, con ayudas para la obtención de suelo de patrimonio público. • Fases de desarrollo de planes parciales y proyectos de urbanización y modulación de actuaciones con dimensiones excesivas, en base a la coordinación de oferta.
Fase 2. Recuperación y rehabilitación del parque de suelo de la Región.	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de los Programas de Rehabilitación. • Convenios y revisión de actuaciones para la ocupación total de polígonos del modelo regional viables y correctamente localizados 	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de procesos urbanísticos (juntas de compensación, cambios a sistemas de cooperación, etc.)
Fase 3. Nuevos parques industriales. Diversificación de la oferta, etc.	<ul style="list-style-type: none"> • En la Fase 3, y en el mismo periodo de tiempo que la Fase2, deberían completarse los primeros polígonos nuevos mediante Programas de actuación, en áreas estratégicas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fase de formación de las Zonas Industriales y CAEDIs, sobre módulos desarrollados en la primera fase. • Construcción de centros de servicios, dotaciones, etc. • Consolidación del Equipo de Gestión.
Fase 4. Reservas. Delimitación desde el primer periodo, protección y desarrollo futuro.	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión de las necesidades de desarrollo de las Reservas Estratégicas, con un periodo previo de revisión de objetivos y estado del modelo de Directrices. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de nuevas actuaciones estratégicas.



4.2. Los criterios estratégicos de las Directrices

Criterios de sostenibilidad	Criterios de competitividad	Criterios de reequilibrio territorial	Criterios de proceso de desarrollo de las Directrices
<ul style="list-style-type: none"> • Criterios de protección de los recursos naturales y de ocupación mínima del territorio • Criterios de recualificación medioambiental de los espacios industriales • Criterios de reducción de impactos de las actividades 	<ul style="list-style-type: none"> • Criterios de eficiencia económica • Criterios de diversificación y cualificación de usos y actividades • Criterios de recualificación funcional de los espacios industriales 	<ul style="list-style-type: none"> • Criterios de integración en la cultura de ordenación del territorio regional • Criterios de dotación territorial • Criterios de distribución espacial de las actividades industriales • Criterios de ordenación de la oferta • Criterios de consolidación de polígonos 	<ul style="list-style-type: none"> • Criterios de concertación • Criterios de gestión • Criterios de apoyo institucional selectivo

4.2.1. Criterios de sostenibilidad

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

Frente a líneas de actuación meramente normativas, una estrategia en base a criterios de competitividad ha de basarse en planteamientos de:

- Progresiva concienciación de la industria y de los promotores en la necesidad de una colaboración para la solución de los problemas,
- Un diálogo estrecho entre las administraciones y los agentes que generan el suelo industrial.
- La consecución de acuerdos voluntarios y formas consensuadas de actuación, que no han de limitarse al terreno de las implantaciones industriales (objeto de estas Directrices), sino al conjunto del proceso productivo.

De acuerdo con el "Programa Comunitario de Política y Actuación en Materia de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible", la meta final es cambiar las pautas de comportamiento, según los siguientes criterios básicos:

- *"Debe reconocerse que la continuidad de las actividades humanas y del desarrollo económico y social depende de la calidad y protección adecuada al medio natural y sus recursos."*
- *"Puesto que las reservas de materias primas son finitas, el camino que recorren las sustancias a lo largo de las distintas fases de elaboración, consumo y uso tendría que gestionarse de forma que se facilitara o fomentara su reutilización y reciclado de la mejor manera posible para evitar el despilfarro y la merma de recursos naturales."*
- *"Las tendencias en el comportamiento de los ciudadanos comunitarios deben reflejar la concienciación de que los recursos naturales son finitos y que su consumo o uso por parte de una persona concreta no debe hacerse a expensas de los demás, ni el de una generación a expensas de las siguientes."*

Con ese planteamiento básico, las actuaciones de las Directrices han de guiarse por un sistema de criterios tendente a preservar los recursos a largo plazo y a minimizar los impactos negativos del desarrollo industrial:

- Impulso a los criterios preventivos en la protección del medio ambiente.
- Economía de ocupación de suelo, y concentración de actuaciones para controlar los impactos en el medio ambiente. Evitar la dispersión de actuaciones en Suelo No Urbanizado. Selección de terrenos para implantaciones industriales de menor valor ecológico y ambiental.
- Preservación del suelo agrícola de regadío, de especial valor ambiental y ecológico en esta Región. Restringiendo las instalaciones industriales no agrícolas en suelos de huerta y de regadíos del Trasvase.

CRITERIOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES

- **Criterios de sostenibilidad**
- Criterios de competitividad
- Criterios de reequilibrio territorial
- Criterios de proceso de desarrollo de las Directrices



- Consumo mínimo de recursos, con especial atención a la racionalización del uso del agua en su ciclo completo (abastecimiento, reutilización, depuración y vertidos).
- Compatibilizar la rigurosa aplicación de la legislación vigente en materia de protección ambiental (contaminación atmosférica, suelos y agua, protección de vertidos a los ríos, restauración del medio natural afectado por impactos, etc.), con la facilitación de la adecuación de las instalaciones existentes.
- Prevención y tratamiento de los impactos paisajísticos de las actuaciones industriales.

4.2.1.2. Criterios de recualificación medioambiental de los espacios industriales

El tratamiento medioambiental de los espacios industriales constituye uno de los retos ineludibles de las Directrices. La adecuación de polígonos y áreas de servicios para acoger actividades industriales, y facilitar sus procesos productivos, constituye uno de los objetivos de todo proceso de planificación de suelo.

La recualificación medioambiental de los polígonos existentes, y de los nuevos, ha de ser entendida en una triple dimensión:

- **Recualificación de infraestructuras medioambientales**, adecuando estándares y posibilitando distintos niveles de tratamiento de vertidos a escala de polígono, con objeto de facilitar el cumplimiento de las normativas medioambientales, frecuentemente inalcanzables individualmente por una parte significativa de las empresas.
- **Recualificación del paisaje industrial** tanto del interior (medio ambiente productivo y urbanístico) como el externo (impactos de las actuaciones en el medio). Esta recualificación se hará compatible con la eficiencia económica del modelo y con el uso racional y restringido de recursos ambientales, especialmente el agua.
- **Racionalización y sistematización de procesos preventivos y autorizaciones administrativas**, y singularmente de las Evaluaciones de Impacto Ambiental, exigibles a nivel de Zona o Parque Industrial, y cuyo desarrollo ha de facilitar los procesos posteriores de autorización y licencias de cada empresa instalada.

4.2.1.3. Criterios de reducción de impactos de las actividades

- Criterios de reducción de las afecciones medio ambientales de las actividades industriales al entorno: mediante la aplicación de las normativas vigentes en materia de aguas, vertidos, industrias con sustancias peligrosas y contaminantes, emisiones acústicas y a la atmósfera, etc.
- Creación de medidas de control sobre las nuevas implantaciones y sus afecciones al medio: a través de procesos normalizados de tramitación tanto de los planes parciales e instrumentos de desarrollo como de las licencias de implantación de cada uno de las industrias y actividades, simplificando, normalizando y uniformizando los procesos en los distintos ayuntamientos de la región.
- Reducción de los impactos visuales y paisajísticos. Introduciendo medidas en la ordenación de los polígonos que permitan una mejora del nivel de integración visual en el entorno, su relación con las áreas colindantes y mejoren la calidad visual de las áreas industriales tanto nuevas como existentes.
- Mejora de las condiciones estéticas y de ordenación de los polígonos. Estableciendo, mediante guías de diseño, criterios, sobrios y funcionales de mejora de la calidad de las nuevas actuaciones y de adecuación a la mejora de los nuevas tipologías y espacios industriales que exige la demanda a nivel regional y nacional.



4.2.2. Criterios de competitividad

4.2.2.1. Criterios de eficiencia económica

La estrategia de precios-costes del suelo industrial constituye una de las claves del proceso de transición y recualificación del actual modelo de espacio industrial.

Como se ha analizado anteriormente, el actual modelo de espacio industrial de Murcia es muy económico, comparativamente con otras regiones y, principalmente, del Eje Mediterráneo. Pero, con todo, **el valor real medio es aún menor**, habida cuenta de los elevados porcentajes de la demanda regional que se canalizan actualmente hacia emplazamientos irregulares, en suelo no urbanizable, con muy baja inversión de establecimiento.

Las Directrices tienen por objetivo básico la reconducción del proceso espontáneo, y la generalización del establecimiento de la demanda en suelo ordenado y urbanizado. La elevación de la calidad media de la oferta va a suponer un considerable esfuerzo inversor de primer establecimiento en el conjunto de la región. **Para que esa transición sea viable**, y no se distorsione gravemente el sistema productivo y el nivel de competitividad regional, es necesario **un doble criterio de intervención en la creación de nuevo suelo industrial**:

- Gradualismo y racionalización en la mejora de la relación calidad/precio del nuevo suelo industrial. Fundamentalmente, mediante la aplicación de una serie de criterios:
 - Concentración de las actuaciones en unidades agregadas, con economías de escala (conexiones externas, infraestructuras medioambientales).
 - Aceptación de distintos estándares de calidad en las urbanizaciones, con niveles inferiores en actuaciones de escala local.
 - Gradualismo de infraestructuras de saneamiento.
 - Aplazamiento, en ciertos casos regulados por convenios, de parte no sustancial de las inversiones en urbanización.
 - Inclusión en los futuros Convenios de acuerdos de reducción de cargas de cesiones, y racionalización de espacios dotacionales.
 - Programas complementarios de apoyo a ciertas inversiones de infraestructuras: accesos y viales de servicios, inversiones medioambientales, etc.
- Canalización de ayudas selectivas hacia los polígonos prioritarios, que contrarresten parcialmente el incremento de coste del nivel medio del nuevo suelo industrial.

Las Directrices proponen un sistema de ayudas selectivas a la demanda canalizadas hacia los polígonos convenidos como prioritarios, que amortigüen el incremento de precio medio.

4.2.2.2. Criterios de diversificación y cualificación de usos y actividades

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.

En relación a la combinación de usos y actividades, se aboga por un **doble criterio**:

- Por un lado, se promoverán actuaciones superadoras del concepto clásico de "Polígono", como áreas uniformes, multifuncionales y

CRITERIOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES

- Criterios de sostenibilidad
- **Criterios de competitividad**
- Criterios de reequilibrio territorial
- Criterios de proceso de desarrollo de las Directrices



descualificadas, para avanzar hacia el de “**Parque Industrial o de Actividades económicas**”, más rico, que incluye la combinación de usos y tipologías, con distintos niveles de oferta, con sinergias entre usuarios y empresas, inclusión de servicios personales y productivos, y con una mejora general del medioambiente productivo.

- Y por otro, se impulsará el desarrollo selectivo de **Parques Especializados**, como espacios cualificados de concentración de actividades de un mismo sector, a ser posible insertos en Complejos Industriales y dotacionales más amplios, con equipamientos territoriales, que reproducen a una escala superior la combinación de actividades y funciones antes propugnada en los Parques Industriales.

4.2.2.3. Criterios de recualificación funcional de los espacios industriales

En general, la oferta de suelo industrial de la Región de Murcia, tanto la existente como la nueva, precisa de un proceso general de recualificación funcional, que incluya los aspectos infraestructurales, de localización, de ordenación interior y de servicios. Para ser viable, ese proceso no ha de ser homogéneo, sino adaptado a las condiciones y necesidades de la demanda, con arreglo a dos criterios fundamentales:

- **Jerarquizado:** Estableciendo distintos estándares y niveles de recualificación en las distintas áreas en las que es necesario estructurar la oferta: parques de actividades, polígonos industriales, áreas de minipolígonos, enclaves industriales existentes, etc. Y adecuando los procesos y los apoyos a los distintos niveles de la oferta, en función de cada tipología de espacio y al nivel del entorno territorial en la Región.
- **Gradual:** Ambicioso en los objetivos, y realista en los plazos: se establecerán las reservas con criterios estratégicos avanzados (dotacionales, de estándares, de reserva de suelos, etc.), y se definirán fases y plazos para su implementación, en base a los niveles reales de la demanda, concertando distintos ritmos de adecuación e implementación de los nuevos estándares a partir de la situación actual de la oferta.

4.2.3. Criterios de reequilibrio territorial

4.2.3.1. Criterios de integración en la cultura de ordenación del territorio regional

La anticipación de las Directrices Sectoriales de Suelo Industrial respecto a las de Ordenación del conjunto del territorio regional conlleva, paralelamente, la necesidad de enmarcar sus propuestas en una cultura de ordenación del territorio regional. Las Directrices de Ordenación del Suelo Industrial se han de inscribir en una política general del territorio, de la cual forman parte estructurante, y se encuentran en un proceso gradual de definición. En especial, las Directrices han de interactuar con otras políticas de ordenación sectorial y territorial:

- **Políticas de infraestructuras, y muy especialmente de viario**

La mejora generalizada de la red viaria regional, iniciada por la Red General de Carreteras del Estado y continuada por la Red regional de carreteras, está suponiendo un profundo cambio de las pautas de localización de las actividades económicas en el territorio. De un modelo pasado de baja accesibilidad territorial generalizada, que propiciaba emplazamientos dispersos en el territorio, se va a evolucionar hacia otro futuro de elevada valoración por los emplazamientos de buena accesibilidad, principalmente viaria.

En este contexto, toda estrategia de reconducción del modelo de asentamientos industriales pasa por una estrecha coordinación con las políticas de infraestructuras y, en particular, de carreteras. Poco a poco ha de evolucionarse hacia una consideración preferente de la interrelación viario/espacio industrial, análoga al de los suelos residenciales, y a la inclusión, en los Planes de Carreteras regionales, de subprogramas específicos concertados de acondicionamiento de accesos y vías de servicio a áreas industriales.

- **Políticas de suelo rústico**

La canalización de un elevadísimo porcentaje de la demanda global regional hacia suelo no urbanizable, tanto por vías autorizadas como por decisiones espontáneas, constituye una de las mayores hipotecas del actual modelo de espacio industrial de la Región de Murcia.

CRITERIOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES

- Criterios de sostenibilidad
- Criterios de competitividad
- **Criterios de reequilibrio territorial**
- Criterios de proceso de desarrollo de las Directrices

Estas Directrices se dirigen fundamentalmente a la regulación en suelo urbano y urbanizable, pero necesariamente han de establecer criterios de intervención en los suelos no urbanizables, sugiriendo una normativa de aplicación a ser tomada en consideración en el proceso de elaboración de las Directrices de SNU, actualmente en fase de estudio.

- **Políticas regionales de medio ambiente**

Las actividades industriales constituyen uno de los usos de mayor impacto medioambiental de un territorio, por sus efectos generalizados de contaminación aérea, de suelos, la incidencia sobre el ciclo completo del agua y los impactos paisajísticos, ocupación de suelos, atracción y generación de viajes, afección a ecosistemas naturales, etc.

Las Directrices establecen los criterios generales de políticas medioambientales de los Polígonos y zonas industriales, tomando como base de partida las actuales reglamentaciones medioambientales. Por su carácter, estas políticas serán de aplicación en las actuaciones de competencia regional, pero también podrían extenderse, mediante los procesos generales de concertación y convenios propuestos, a las actuaciones de competencia municipal. En consecuencia, poseen un elevado potencial de regulación. Por lo tanto, los criterios avanzados en este documento podrían ser objeto de un proceso posterior de concertación, profundización y mejora con los organismos competentes en medio ambiente¹, con objeto de extraer el máximo de posibilidades al proceso de regulación iniciado con las Directrices.

- **Estrategias de ordenación urbanística de los principales municipios de la Región**

Las Directrices han de tener una incidencia especial en los municipios pequeños y medianos, que vienen sufriendo una tensión muy elevada entre las demandas sociales y empresariales y la inexistencia de una oferta local competitiva. Estas entidades son las más necesitadas de un marco de apoyo y regulación para canalizar satisfactoriamente unas dinámicas que exceden frecuentemente su capacidad de gestión.

Pero también han de coordinarse con las estrategias de los grandes municipios, que disponen de avanzados procesos de planeamiento y de mecanismos de gestión. Por su especial relevancia, las propuestas locales de estos grandes municipios han de compatibilizarse y homogeneizarse con las del conjunto de la región, y muy especialmente con las de las comarcas o zonas funcionales en que se insertan.

4.2.3.2. Criterios de dotación territorial

En gran medida, las Directrices conciben el suelo industrial como una Dotación o equipamiento del territorio, en el sentido urbanístico de este concepto:

- **La interrelación entre núcleos de población y equipamientos industriales**

Los suelos industriales constituyen una dotación local de espacio productivo vinculado a la población y a la demanda de puestos de trabajo. La inmediatez entre población y actividad constituye un valor cada día más valorado por los criterios de calidad integral de vida.

- **La estructura jerarquizada de la oferta en el territorio**

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

- **La intervención pública en la ordenación y desarrollo de la oferta industrial**

Las limitaciones de los mecanismos de mercado en este sector vienen reclamando su complementación con una intervención pública activa, tutelando las tendencias espontáneas del mercado

4.2.3.3. Criterios de distribución espacial de las actividades industriales

Espacialmente, el modelo de espacio industrial propuesto responde a los siguientes criterios:

¹ Fundamentalmente, la Consejería de Agricultura, Medio ambiente y Agua, y la Dirección General de Agua de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- **Reequilibrio del territorio**

Complementar la racionalización y dotación de los espacios de centralidad regional (fundamentalmente, la comarca de la Huerta de Murcia y Cartagena) con dinámicas de difusión y actuaciones de potenciamiento de zonas menos desarrolladas de la región, a través de ejes y polos de difusión industrial.

- **Compatibilización de criterios de proximidad y de concentración en los nuevos espacios industriales**

Compatibilidad de la eficiencia y competitividad, que exige unidades compactas y concentradas, y la dotación de espacios locales y comarcales de actividades económicas, próximos a los núcleos urbanos. Esa compatibilización se consigue mediante la jerarquización de espacios, con distintas tipologías para cada nivel de demanda.

- **Restricción a las autorizaciones de actividades industriales en suelo no urbanizable**

Se trata con ello de resolver adecuadamente las demandas de usos industriales, reconduciendo las tendencias espontáneas de implantación hacia áreas industriales correctamente equipadas.

- **Pautas de racionalización de localización de los espacios industriales**

Vinculación de los nuevos emplazamientos a las infraestructuras viarias, con la demanda de puestos de trabajo y consumo (núcleos de población), y con el valor productivo y ambiental del suelo (restricciones en suelos agrícolas valiosos, a emplazamientos de impacto ambiental...).

Evitar la ubicación de los polígonos industriales en lugares donde su influencia (debido a fenómenos de sinergia o acumulación sobre destacados valores naturales del territorio), pueda ser negativa.

4.2.3.4. Criterios de ordenación de la oferta

Frente a la situación actual caracterizada por la dispersión de actuaciones y sobreoferta de suelo industrial, la competencia innecesaria y la dilapidación de recursos en actuaciones de dudosa viabilidad, en las Directrices se propugna la ordenación y racionalización de la oferta, en base a los siguientes criterios:

- **Hacia un modelo regional de “oferta disponible eficaz”**

El actual modelo es, en la práctica, de “oferta ilimitada” de carácter disperso y desplanificado, las Directrices optan por un modelo de oferta ordenada, pero “disponible” (es decir, razonablemente excedentaria respecto a la demanda), que presione a la baja los precios y agilice la respuesta a las demandas. Pero un excedente “eficaz”, situado en los puntos de tensión de demanda del mercado, y no disperso por el territorio en zonas de baja calidad funcional, como en la actualidad.

- **Ordenación de la oferta a escala comarcal y local.**

Reconducción de las expectativas de demanda local a través de globalización de oferta comarcal, y la creación de oferta concentrada y prioritaria a escala municipal. Complementariamente, se establecerá una serie de convenios para comprometer y corresponsabilizar a los Ayuntamientos y a los distintos agentes en la conducción de la oferta hacia dichas áreas prioritarias locales y comarcales.

- **Una nueva oferta de calidad en los espacios regionales centrales.**

A escala regional, se desarrollará una nueva oferta de espacios competitivos y especializados, que potencie una estructura territorial más equilibrada, con variedad tipológica y relación directa con los ejes de comunicación y áreas logísticas regionales.

- **Flexibilidad y modularidad en el crecimiento, y reservas estratégicas**

Para el crecimiento de la oferta a corto, medio y largo plazo, se propone un desarrollo modular agregado a partir de las actuaciones prioritarias, y Zonas de Reserva Estratégica en las áreas de oportunidad regional vinculadas a puntos de accesibilidad privilegiada. La modulación se establece en unidades de escala diferente en función de la tipología de espacio.

4.2.3.5. Criterios de consolidación de los polígonos.

- **Ordenación y limitación de las áreas consolidadas sin posibilidades de más desarrollo**

Algunos polígonos y áreas de actividad sólo necesitan un mantenimiento de la situación actual ocupando los suelos vacantes, ordenando el polígono con criterios de calidad y consolidando su situación actual sin nuevos añadidos y densificaciones que los transformen.

- **Consolidación, reordenación y rehabilitación de los desarrollos actuales**

Aquellas áreas de actividad y polígonos consolidados que cumplan con los criterios de idoneidad de acuerdo al nuevo modelo industrial de las Directrices requieren solamente pequeñas operaciones con criterios de reordenación, consolidación y en algunos casos de rehabilitación que transformen su estado actual, como criterios complementarios a su desarrollo.

- **Rehabilitación y revitalización preferente de polígonos, conforme al programa de rehabilitación de las directrices**

En otros casos los criterios se materializarán en actuaciones de rehabilitación más intensa y en revitalización de los polígonos de acuerdo a programas específicos de rehabilitación de las directrices en un grado mayor que en el supuesto anterior. Para ello será de importancia la articulación de ayudas por parte de las administraciones públicas para materializar estas actuaciones.

- **Conversión en zonas de servicios terciario industrial, equipamientos, incentivando su desarrollo**

En algunos casos se producirá, por la situación y oportunidad de las localizaciones la transformación de los polígonos consolidándose como núcleos de terciario y equipamientos dentro del espacio industrial de la región.

- **Criterios de no consolidación, demora o desclasificación.**

Se dan, por el otro lado, distintas circunstancias por las que algunos de los polígonos no deben desarrollarse, por su obsolescencia, mala localización, baja ocupación, inadecuación de sus instalaciones y por ello no deben ser consolidados. En estos casos existen diversos grados desde la demora en su desarrollo, la conveniencia de no desarrollarlos ni consolidarlos y en algunos pocos casos incluso la desclasificación de estos polígonos o el traslado hacia otras instalaciones más adecuadas.

4.2.4. Criterios de proceso de desarrollo de las Directrices

4.2.4.1. Criterios de concertación y gestión

La corresponsabilización y protagonismo en la participación de los agentes intervinientes en el proceso de creación de suelo industrial, y muy especialmente de los Ayuntamientos, es un criterio central de las Directrices: **un proceso concertado a través de las Actuaciones Estratégicas y los Convenios de Actuación Industrial.**

Sin embargo, es posible que el proceso de reconducción del modelo actual requiera no solamente un marco normativo, sino la intervención activa pública apoyada en la concertación municipal y en la gestión especializada, del **Equipo de Gestión del proceso de recualificación del espacio industrial**, identificado con los objetivos de las Directrices y que garantice su desarrollo.

Concertación

Dicha corresponsabilización se articula, fundamentalmente, a través de un sistema de Programas y Convenios de ámbitos locales o zonales, y secundariamente de ámbito de polígono: los Convenios de Actuación Industrial. Esta instrumentación de la estrategia pretende superar el marco estrictamente normativo, y proyectarse a la actuación, validando o modificando las propuestas de las Directrices mediante un sistema de convenios con las entidades activas en la promoción de suelo industrial, y muy especialmente con los Ayuntamientos. Por lo tanto, y junto a la convencional planificación, se aboga por un compromiso multilateral entre el Gobierno Regional, los municipios y los promotores privados, a través de Convenios que

CRITERIOS ESTRATÉGICOS DE LAS DIRECTRICES

- Criterios de sostenibilidad
- Criterios de competitividad
- Criterios de reequilibrio territorial
- **Criterios de proceso de desarrollo de las Directrices**



regulen las obligaciones correspondientes.

El compromiso se concretará en la programación de actuaciones de incidencia territorial y de fomento del suelo industrial, que implican a las distintas administraciones, los compromisos económicos y su distribución temporal.

Criterios de gestión

En función de los criterios y políticas de la Comunidad, será conveniente la formación de un único Equipo de Gestión de Suelo Industrial, la división en distintas áreas de trabajo especializadas, o el refuerzo del papel que ahora cumplen algunos organismos regionales. El **objetivo** de este Equipo de Gestión es múltiple:

- Guiar el proceso de concertación y consenso, contribuyendo a la consecución de los Convenios de Actuación Industrial.
- Participar en la gestión de actuaciones directas de promoción de nuevo suelo industrial a cargo de la Comunidad Autónoma.
- Apoyar la gestión de los procesos concertados de rehabilitación y revitalización de polígonos existentes.
- Proposición de vías de intervención en procesos de gestión bloqueados.
- Asesorar en la consecución de ayudas:
 - a la inversión en polígonos;
 - en áreas industriales preferentes;
 - en la consecución de reservas de suelo con destino a promoción pública de suelo industrial.
- Y, en general, impulsar y dirigir el proceso concertado y multidimensional de recualificación del espacio industrial regional.

4.2.4.2. Criterios de apoyo institucional selectivo

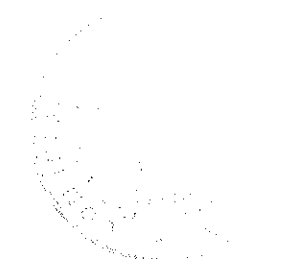
La reconducción del proceso exige un equilibrio entre la aplicación de los instrumentos de disciplina urbanística y la adopción de líneas de ayuda e incentivación selectiva y jerarquizada a los nuevos procesos, a través de las Actuaciones Estratégicas y Convenios de Actuación Industrial.

De esta forma, las Directrices propugnan una **política paralela pero decidida de apoyo a las áreas y espacios propuestos como prioritarios**, y que habrán de ser ratificados en los Convenios con los Ayuntamientos: ***se trata de una de las propuestas clave de las Directrices y el Plan***, sin la cual los procesos de canalización de la demanda hacia los espacios seleccionados se verían especialmente desincentivados.

Se pretende, de esta manera, romper con los criterios dominantes de ayudas indiscriminadas a la inversión, con independencia de su ubicación en suelos ordenados o en emplazamientos irregulares. *Si se otorga a la reordenación del suelo industrial un lugar prioritario en las políticas de competitividad regional, con proyección innegable a medio y largo plazo en la mejora del posicionamiento de la Comunidad en el marco nacional e internacional, es importante que se coordinen en esta línea los criterios de intervención de los Organismos y entidades que canalizan las ayudas empresariales de primer establecimiento.*

La **variedad tipológica de estas ayudas selectivas** puede ser muy amplia:

- Política enérgica, y selectiva por áreas de la Región, de ayudas a las empresas que se instalen en los polígonos calificados con “marca de calidad”, o dentro de Actuaciones estratégicas regionales y municipales.
- Líneas de financiación a iniciativas locales de promoción de suelo industrial (financiación a la oferta)
- Limitación de incentivos a los traslados de las empresas ubicadas fuera de los polígonos calificados
- Contrapartida de paralización instalaciones de interés social en suelo no urbanizable cuando exista suelo urbanizado, capaz de acoger la actividad, en los municipios favorecidos por las ayudas selectivas



- Apoyo público a dotación de servicios a los polígonos (viveros de empresa, centros de servicios, telecomunicaciones, etc.)
- Articulación de programas específicos de ayudas para mejoras medioambientales
- Líneas de financiación a primeros establecimientos (financiación a la demanda), etc.
- Ayudas para la obtención de suelo de reserva, para la ampliación de polígonos, el control de reservas estratégicas, etc., incorporables al patrimonio público de suelo municipal, coordinados con el planeamiento.



Capítulo 5.

Justificación de
las propuestas
de Directrices



Capítulo 5. Justificación de las propuestas de Directrices

5.1. Políticas generales de las Directrices de Ordenación de Suelo Industrial

Las Directrices definen tres grandes bloques de políticas de aplicación general para el suelo industrial de la Región, que constituyen la base de las propuestas de intervención del Plan de Ordenación Territorial y los criterios estructurantes de las propuestas de Actuaciones Estratégicas, (regionales y municipales), las Actuaciones Territoriales, y los posibles Programas y Convenios de Actuación Industrial en el parque de suelo industrial:

- Las políticas de **recualificación funcional**, que afectan a la organización de los polígonos, las infraestructuras que les sirven y suministran y de los espacios industriales y el entorno empresarial
- Las políticas de **recualificación medioambiental**, que tendrán fundamentalmente aplicación a través de la normativa, y que tienen por objetivo definir los aspectos del desarrollo industrial en los polígonos ligados a los condicionantes ambientales, al ciclo del agua tanto en abastecimiento y depuración y las emisiones contaminantes. También definen otros aspectos como la integración en una política multidimensional del medio ambiente y la necesaria recualificación paisajística del modelo industrial de la región.
- Y las políticas de **intervención pública**, que abordan la necesidad de disponer de políticas activas de intervención pública y definen por grupos estos tipos de políticas

Políticas Generales de las Directrices de Ordenación del Suelo Industrial

Políticas de recualificación funcional del espacio industrial	Políticas de recualificación medioambiental del espacio industrial	Políticas de intervención pública
<ul style="list-style-type: none"> • La recualificación funcional de la oferta • La recualificación infraestructural • Políticas de ordenación general de los espacios industriales • Políticas y servicios de entorno empresarial 	<ul style="list-style-type: none"> • La recualificación ambiental una política multidimensional • Políticas de localización de áreas industriales en función de los condicionamientos ambientales de los suelos • Políticas de prevención y corrección de efectos contaminantes • Políticas de abastecimiento de agua en áreas industriales • Políticas de saneamiento y depuración de aguas en áreas residuales de zonas industriales • Políticas de recualificación paisajística de las actuaciones industriales 	<ul style="list-style-type: none"> • Por una política de intervención activa en la ordenación de la oferta de espacio industrial • Grupos de políticas de intervención pública



5.2. Políticas de recualificación funcional del espacio industrial

5.2.1. La recualificación funcional de la oferta: un proceso jerarquizado, gradual y eficiente

La recualificación funcional del espacio industrial de la Región de Murcia ha de ser, conforme a lo indicado anteriormente, un proceso:

- **Jerarquizado:** Estableciendo distintos estándares y niveles de recualificación en las distintas áreas en las que es necesario estructurar la oferta.
- **Gradual:** Dimensionando los espacios industriales con criterios estratégicos avanzados (dotacionales, de estándares, de reserva de suelos, etc.), y estableciendo fases y plazos realistas para su implementación.
- **Eficiente:** Buscando el equilibrio entre recualificación funcional y ambiental y unas políticas de costes y precios muy competitivos en su entorno interregional.

5.2.2. Políticas de recualificación infraestructural

La recualificación de las infraestructuras de los espacios industriales han de extenderse a **cuatro ámbitos de actuación:**

A. Infraestructuras de urbanización:

- Se ajustarán los estándares de viario e infraestructuras de servicios a los niveles de calidad y funcionalidad de los distintos tipos de espacios industriales, superando la aplicación de los mismos estándares a espacios funcionalmente diferenciados.
- Se planificará un mallado de la red viaria para posibilitar ampliaciones futuras y conexiones con áreas de actividad colindantes. La naturaleza del mallado dependerá, en todo caso, del rango del área industrial planificada.
- Se dispondrá bandas funcionales de acerado ajustadas a las necesidades reales del área industrial planificada (bandas peatonales, aparcamiento, maniobra, zonas ajardinadas), y se revisará las dotaciones de aparcamiento globales, distinguiendo entre la dotación servida en el viario y el incluido en el interior de las parcelas.
- Se elaborarán unas recomendaciones de diseño infraestructural incluidas en unas *“Recomendaciones para el diseño de espacios industriales”*, elaboradas en base a la generalización de las primeras actuaciones concertadas en los primeros Convenios “demostración”.

B. Accesos:

- Se atenderá muy especialmente a la cualificación funcional y diversificación de accesos viarios.
- Dada la proximidad de buena parte de las nuevas actuaciones previstas con la Red principal de Carreteras de la Región (RIGE y Red Autonómica), los accesos serán objeto de convenio con las administraciones estatal y autonómica competentes.
- En los casos más relevantes, se procurará la inclusión de subprogramas específicos de accesos a Espacios Industriales en los Planes de Carreteras, que ya incluyen habitualmente programas de viario urbano.
- Especial atención tendrá el tratamiento de los desarrollos industriales y de servicios en los frentes de carretera en las inmediaciones de ciertos núcleos urbanos. En estos casos, se analizará conjuntamente con las administraciones de carreteras competentes la posibilidad de viario de servicio, variantes de la carretera principal, concentración de accesos, actuaciones de protección, etc.
- En el proyecto de desdoblamiento de viario de rango regional o de variantes urbanas se convendrá con la Dirección General de Carreteras el tratamiento de los accesos y “bolsas” de suelo entre la nueva y anterior traza. En ciertos casos, estas “bolsas” pueden servir de ámbito de desarrollo de ciertas Áreas de Servicios y Actividades Económicas, que habrán de ser previstas en el sistema de accesos, retranqueos a fachadas, bandas de protección, etc.

POLÍTICAS GENERALES DE LAS DIRECTRICES

- Políticas de recualificación funcional

- **Recualificación infraestructural**

- **Ordenación general de los espacios industriales**

- **Políticas y servicios de entorno empresarial**

- Políticas de recualificación medioambiental

- Políticas de intervención pública

C. Infraestructuras medioambientales:

- Los distintos espacios industriales se dotarán de infraestructuras medioambientales al nivel del rango funcional de los mismos, superando asimismo una aplicación uniformizada de estándares de emisiones y vertidos, abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, emisiones atmosféricas, normativa y actuaciones contra el ruido, etc.

D. Nuevas tecnologías:

- Se atenderá especialmente a la dotación de infraestructuras que permitan un desarrollo de dotaciones de servicios avanzados, de telecomunicaciones y seguridad. Esta previsión se cubrirá fundamentalmente con las conducciones, registros, mallado, etc., que posibilite una evolución sin limitaciones de estos servicios.

5.2.3. Políticas de Ordenación general de los espacios industriales

En general, también en el caso de la ordenación general de espacios industriales se desarrollarán criterios diferenciados por tipologías de áreas, tanto más exigentes cuanto mayor sea la cualificación del área. En esta aspecto, los ámbitos de actuación serán los siguientes:

A. Ordenación interior

- Se ordenará el viario como espacio público de calidad y representativo, en sus dimensiones y en el tratamiento de la urbanización, arbolado, señalización.
- Se procurará en la ordenación la disposición de una zona central de servicios, en donde se concentren los usos dotacionales comunes del polígono.
- En los casos de actuaciones de fachada, se aprovechará el mayor valor comercial de la misma, respetando al mismo tiempo las servidumbres de las actividades del viario, y la imagen paisajística del conjunto.
- La ordenación fijará la modulación de dimensiones generales y de parcelas que garanticen su calidad funcional
- La calidad funcional de cada parcela estudiará los criterios de accesibilidad (frente mínimo), proporción de las dimensiones, ocupación en planta, edificabilidad, retranqueos a alineaciones y linderos, tratamiento y uso de espacios de fachada, ordenación de áreas de carga y descarga, aparcamiento, almacenaje, etc.
- En los polígonos de mayor envergadura, se dispondrán pequeñas áreas de aparcamientos de vehículos pesados.
- En las "Recomendaciones para el diseño de espacios industriales", a redactar con posterioridad a la puesta en marcha de los primeros Polígonos "demostración", se incluirán las principales disposiciones de ordenación interior de las diversas tipologías de áreas industriales.

B. Usos y densidades:

- La creciente capacidad técnica de los procesos productivos para que las actividades industriales coexistan en un mismo espacio con oficinas, dotaciones o el equipamiento permite eludir unos lastres que han conducido a drásticas segregaciones en el pasado y que favorecen a las diferentes funciones de las ventajas de la proximidad mutua e incluso de la contigüidad física.
- Aunque la combinación de usos dependerá de la función de cada área industrial concreta, se tenderá a superar las concepciones de rigidez de usos, y se incluirá una mezcla de usos industriales, logísticos y de servicios, procurando la combinación con usos dotacionales y comerciales.
- Esta combinación será más amplia en las zonas industriales urbanas (Áreas de Servicios y Actividades), que en la práctica han de ser ámbitos de actividades dotacionales, comerciales y de servicios, con actividades de transformación siempre compatibles con la proximidad de los usos residenciales.
- Se procurará desarrollar las nuevas implantaciones según el concepto de "Parque Industrial" en los que junto a las edificaciones propias de la producción industrial se incluya un Centro de Servicios, con actividades terciarias, con el objetivo de alcanzar unas cotas más elevadas de calidad y confort.
- La compatibilización con usos dotacionales y comerciales, el esponjamiento y la especialización de áreas y/o fachadas se realizará siguiendo criterios de zonificación según las categorías de los polígonos, flexibilizando las propuestas en las áreas de usos mixtos y en las dotaciones directas a núcleos urbanos. En cualquier caso se establecerán garantías de control sobre los niveles de impacto.



C. Tipologías de oferta:

- Se propugna una diversificación de la oferta en los polígonos, tanto en tipologías (parcelas, tamaños, naves, etc.) como en modalidades de adquisición (venta, alquiler, leasing, etc.), viveros de empresa, etc.
- Esta diversificación es especialmente importante en las Áreas de Servicios y Actividades de tipo urbano: en las mismas, los promotores (público/privados) procurarán la aparición de oferta modular para pequeñas empresas, tanto cubierta por promotores privados como incentivada desde la iniciativa pública.

5.2.4. Políticas y servicios de entorno empresarial

La rehabilitación funcional no es la única línea de intervención necesaria en buena parte de las actuaciones industriales. Existe una serie de ámbitos de actuación, englobables en el concepto de “revitalización de polígonos”, que hacen referencia a la dotación y puesta en marcha de políticas y servicios de entorno empresarial:

A. Cualificación de entorno empresarial:

- La cualificación del entorno constituye un valor intangible de creciente apreciación por las empresas y trabajadores. Los conceptos de calidad de vida han ido extendiéndose progresivamente al entorno laboral, del que cada vez se reclama más condiciones de bienestar.
- Esta cualificación exige la actuación en áreas muy diversas: mejora del paisaje urbano y ajardinamiento, ordenación de las tipologías edificatorias, mejora de la integración en el entorno, amueblamiento y señalización, homogeneización y calidad en vallados y elementos comunes, etc.
- En los polígonos de mayor importancia, y singularmente en los parques de actividades económicas cualificados, se procurará la redacción de una “Guía para el diseño” que dote de identidad propia al conjunto del espacio industrial o empresarial. En las “Recomendaciones para el diseño de espacios industriales” podrán establecerse unos criterios orientativos para su aplicación en las “Guías de diseño” de cada parque concreto.

B. Políticas de acompañamiento:

- La revitalización de ciertas áreas industriales puede exigir, también, la disposición de ciertos servicios y políticas complementarias: asesoramiento empresarial, jurídico, fiscal o financiero, líneas de financiación, gestión urbanística, formación, etc.
- Estas políticas de revitalización, complementarias en muchos casos a las de rehabilitación, podrán estar incluidas en los Convenios en cada municipio o comarca. La prestación de estos servicios habrá de ser objeto de acuerdo, en el marco de dichos convenios, con las instancias de la Comunidad Autónoma competentes, y en todo caso requerirán la implicación activa de la comunidad de propietarios y/o de los promotores del polígono.

C. Servicios comunes de las empresas:

- La mancomunicación de ciertos servicios a empresas posibilita, en no pocos casos, unos precios asequibles de prestación de los mismos que, en otros casos, serían implantables.
- En las áreas industriales de una cierta envergadura, se procurará la prestación conjunta de servicios (seguridad, telecomunicaciones avanzadas, servicios básicos personales, públicos, áreas o centros de servicios, locales de reuniones empresariales o centro de empresas...).
- Los servicios podrán ser prestados directamente por los promotores o por concesión a entidades profesionalizadas.

D. Fomento del asociacionismo empresarial y profesional:

- La participación de las empresas en entidades colectivas constituye una vía continua de mejora profesional, que es preciso fomentar: entidades de gestión y mantenimiento del área; asociaciones profesionales; asociaciones de formación, actividades de I+D, etc.
- En los polígonos más relevantes, se procurará la disposición, en el Centro de Servicios, de algunos locales para actividades asociativas empresariales y profesionales.
- Los acuerdos para fomento del asociacionismo habrán de formar parte habitual del contenido de los Convenios municipales y comarcales, con objeto de implicar, siempre que ello sea posible, a los propietarios y usuarios en la mejora de los polígonos actuales o de nueva promoción.



5.3. Políticas de recualificación medioambiental del espacio industrial de la Región

5.3.1. La recualificación ambiental: una política multidimensional

La recualificación ambiental del espacio industrial de la Región constituye una exigencia ineludible del proceso general de mejora y homologación. Este área, habitualmente postergada en la atención de promotores y gestores públicos, **va a ser de hecho la “piedra angular” de la credibilidad general del proceso de recualificación industrial regional**. La política de recualificación medioambiental se ha componer de **actuaciones multidimensionales**, en una serie de áreas temáticas (agua, residuos...)

Las políticas ambientales de la Administración no pueden circunscribirse a actuaciones de preservación, vigilancia y control sino que deben implicar plenamente al sector industrial como una componente más, cada vez más importante, del proceso industrial, se deben por ello aplicar los principios de prevención, subsidiariedad y de responsabilidad (contaminador-pagador).

Además desde el punto de enfoque de estas Directrices, el medio ambiente se convierte en un principio básico y necesario que definirá la obsolescencia e inadecuación o la idoneidad y validez de muchas de las actuaciones industriales existentes en el marco de los próximos años y supone un factor que ha de ser asumido plenamente en la consolidación del modelo industrial regional.

5.3.2. Políticas de localización de áreas industriales en función de los condicionamientos ambientales de los suelos

La dispersión de actuaciones industriales en la Región constituye uno de los aspectos más disfuncionales e impactantes del actual modelo de espacio industrial de la Región. En relación con la localización de las actuaciones industriales, conviene establecer una serie de políticas de selección de emplazamientos en función de los condicionamientos medioambientales y territoriales, cuyas líneas generales serían las siguientes:

- Los criterios básicos de selección de una localización serán la calidad y uso del suelo, el impacto ambiental, accesibilidad viaria, disponibilidad previa de servicios, características topográficas del terreno y, en general, los condicionantes urbanísticos del emplazamiento.
- Los emplazamientos industriales habrán de localizarse en áreas compatibles con el medio natural y con su capacidad de acogida. Los criterios generales serán:
 - Exclusión de emplazamientos en áreas o espacios de especial protección¹.
 - Asentamientos en suelos sin valores agrícolas, ambientales o paisajísticos de relevancia.
 - Preservación de la Huerta.
- Se evitará la dispersión de actuaciones y los emplazamientos con un alto impacto paisajístico.
- Las actuaciones industriales y de actividades económicas habrán de situarse próximas a las grandes infraestructuras básicas y ejes de viario y transportes, con buena accesibilidad, bien relacionados con los núcleos urbanos. Se tendrá en cuenta los costes generales de conexión de infraestructuras y servicios, y se minimizará la externalización de estos costes a las Administraciones.
- Respecto a los condicionantes urbanísticos, se tratarán de escoger emplazamientos compatibles con los desarrollos residenciales, que propicien el equilibrio población empleo, y que doten de oferta próxima a los núcleos urbanos.
- Se seleccionarán terrenos con buenas condiciones topográficas, con pendientes no superiores al 15%, y geológico - geotécnicas, con objeto de evitar sobrecostes excesivos a la construcción (urbanización y/o edificación).
- Se evitará la implantación de edificaciones industriales en zonas inundables, dejando estas zonas para usos de espacios libres, que no impliquen riesgo a personas.

¹ Ver la catalogación de estos espacios en el Capítulo 1 de este documento.

POLÍTICAS GENERALES DE LAS DIRECTRICES

- Políticas de recualificación funcional
- **Políticas de recualificación medioambiental**
 - **Localización de áreas industriales en función de los condicionamientos ambientales de los suelos**
 - **Prevención y corrección de efectos contaminantes**
 - **Abastecimiento de agua en áreas industriales**
 - **Saneamiento y depuración de aguas en áreas residuales de zonas industriales**
 - **Recualificación paisajística de las actuaciones industriales**
- Políticas de intervención pública



5.3.3. Políticas de abastecimiento de agua en áreas industriales

Es conocido el carácter determinante que el agua tiene en el desarrollo de la Región de Murcia. **El Plan Hidrológico de la Cuenca del Segura** lo especifica en los objetivos de su Título Primero. Por lo tanto, y con carácter estratégico, se parte del **criterio aceptado de la inexistencia de techos de dotación de agua a los usos industriales** tanto actuales como futuros, siempre dentro de un marco necesario de compatibilización de usos de un recurso especialmente escaso como es el agua en la Región de Murcia. Esto es así por la política de previsión de abastecimiento de consumos que prevé la Mancomunidad de Canales del Taibilla que asigna con antelación las infraestructuras necesarias para abastecer la demanda urbana e industrial evitando los problemas de desabastecimiento puntual en la región.

En este marco de inexistencia de techos estratégicos, no obstante es preciso **impulsar una racionalización máxima del consumo de este recurso**, y de condicionamiento de los desarrollos a la disponibilidad real de abastecimiento en condiciones sostenibles. En este sentido, se proponen las líneas complementarias de actuación siguientes:

- I. **Analizar, conjuntamente con otros organismos competentes, el posible desarrollo de un “Programa de Racionalización y ahorro de agua en actividades industriales”, que parta del análisis de la situación actual de consumo del recurso y de actuaciones y planes empresariales y sectoriales (por ejemplo, en el sector del curtido) de ahorro de agua, y no solamente de normalización de vertidos.**
 - En cada área industrial se analizará la racionalización de usos no productivos del agua (limpieza de viales, ajardinamientos complementarios, selección de especies y sistemas de riego, etc.) mediante sistemas que promuevan su máximo ahorro, dentro de la funcionalidad exigida por el correcto mantenimiento del polígono.
- II. **Identificación de áreas industriales con déficits de depuración o abastecimiento y necesidades de recursos hídricos**
 - Desde el punto de vista de las políticas de abastecimiento de agua en áreas industriales y asumiendo los criterios citados, se ha de tener en cuenta la situación de paridad industrial y de consumos hídricos en las distintas áreas de la Región.

5.3.4. Políticas de saneamiento y depuración de aguas residuales de zonas industriales

La Ley 3/2000 de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales de la Región de Murcia establece el marco de condiciones en las que se deben encuadrar las políticas de saneamiento y depuración de las aguas residuales de la región y por extensión de las zonas industriales. La ley contempla la aprobación del "Plan de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas en la Región de Murcia 2001-2010".

Desde el punto de vista industrial, en principio es necesario depurar los vertidos en origen para verter posteriormente a la red general. La ley obliga a depurar los vertidos de forma individual en cada industria que tenga efluentes de tipo contaminante. El criterio de las directrices, de forma complementaria, es el siguiente:

- Cuando estos vertidos supongan vertidos no asumibles por la red convencional de depuración e incluso puedan invalidar con sus efluentes la acción de ésta deberá intensificarse la acción depuradora en el propio polígono o en la propia industria, dependiendo de su tamaño y volúmenes de aguas contaminadas.
- En los polígonos o zonas industriales caracterizados por la gravedad de sus vertidos, se realizará un Plan Especial de Saneamiento y Depuración Específico.
- En polígonos industriales donde existan industrias con vertidos complementarios en los procesos de depuración, que puedan ser optimizados mediante el tratamiento conjunto, se estudiará, mediante dicho Plan Especial de Saneamiento, las condiciones para la realización de depuradoras comunes a distintas empresas.

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

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

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

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

Este sistema de doble depuración (una depuración industrial, y otra posterior común con los vertidos urbanos) puede facilitar asimismo la consecución de las autorizaciones de implantación de actividades en los polígonos. A continuación se incluye, a título indicativo, las **características recomendables** en cada nivel de depuración.

Objetivos del "Plan de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas en la Región de Murcia 2001-2010".en materia de depuración de aguas

- Invertir más de 400 millones de Euros en los próximos años.
- Alcanzar un nivel de vertidos contaminantes nulos al río Segura y al Mar Menor (declarada zona sensible por el Plan).
- Construir un importante número de depuradoras a lo largo del río Segura para el saneamiento progresivo del río.
- Recuperar el agua reciclada para su reutilización en el regadío.
- La protección de la calidad ecológica de las cabeceras de los ríos y afluentes.
- La valorización agrícola y ambiental de los lodos depurados.
- Todos los municipios de más de 15.000 habitantes de la región deben contar ya con una depuradora, estableciendo el Plan para el año 2003 la mejora de algunas de ellas que están obsoletas y la ampliación o sustitución de las que se han quedado pequeñas.
- Invertir 170 millones de euros en estaciones EDAR nuevas y en la mejora de las existentes.
- Se pretende alcanzar para el año 2003 treinta y cinco estaciones depuradoras en funcionamiento y ocho plantas más acondicionadas.



CARACTERÍSTICAS INDICATIVAS DE LOS NIVELES DE DEPURACIÓN EN POLÍGONOS INDUSTRIALES

NIVEL	TIPO DE POLÍGONO	Sistema de depuración	Línea de agua	Línea de fangos	Escala de intervención	Otras consideraciones
NIVEL I	Polígonos con vertidos contaminantes importantes	Tratamiento biológico y digestión anaerobia	<ul style="list-style-type: none"> • Pretratamiento • Tratam. primario físico/químico • Tratamiento biológico de media carga • Convenientemente, desinfección 	<ul style="list-style-type: none"> • Preferentemente, digestión anaerobia • Control de vertidos, por posible presencia de vertidos especiales 	<ul style="list-style-type: none"> • Caudal no menor de 200 m³/hora • Tamaño orientativo del polígono equivalente: 100-150 Has 	<ul style="list-style-type: none"> • Para conexión con depuración urbana ha de tener el pretratamiento y el tratamiento primario físico/químico • Inversión indicativa estimada: unos 3 Millones de euros
NIVEL II	Polígonos medios con contaminación de aguas urbanas	Tratamiento biológico y digestión aerobia	<ul style="list-style-type: none"> • Pretratamiento • Tratamiento primario • Tratam. biológico de media carga 	<ul style="list-style-type: none"> • Digestión aerobia 	<ul style="list-style-type: none"> • Caudal entre 100 y 200 m³/hora • Tamaño orientativo del polígono equivalente: de 50 a 70 Has 	<ul style="list-style-type: none"> • Admite conexión con depuración urbana. • Inversión indicativa estimada: unos 1.2 a 1.8 Millones de euros
NIVEL III	Minipolígonos con contaminación de aguas urbanas	Aireación prolongada	<ul style="list-style-type: none"> • Tamizado • Tratamiento biológico compacto (reactor biológico + clarificador en el mismo tanque) 	<ul style="list-style-type: none"> • Deshidratación 	<ul style="list-style-type: none"> • Tamaño orientativo del polígono equivalente: a partir de 5 Has. 	<ul style="list-style-type: none"> • Admite conexión con depuración urbana • Inversión indicativa estimada: unos 0.3 a 0.42 Millones de euros

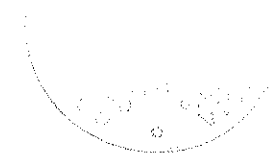
5.3.5. Políticas de recualificación paisajística de las actuaciones industriales

Con carácter general, las implantaciones industriales se realizarán con una **minimización de los impactos paisajísticos**, incorporando las medidas correctoras para ello.

- Para el desarrollo de sectores industriales de gran superficie relacionados con los sistemas territoriales de autovías o ferrocarril el planeamiento general municipal delimitará, como sistemas generales o como reservas de suelo de protección ambiental, franjas de protección paisajística que separen las instalaciones de los corredores viarios, compatibles además con la implantación de infraestructuras.
- Con carácter general, se evitará la consolidación de zonas industriales urbanas de fachada “escaparate” de carretera, que formen corredores edificados continuos y sin disposición de zonas verdes transversales y viario de servicio convenientemente tratado desde el punto de vista paisajístico y funcional.
- En el caso de los **Complejos industriales principales (los CAEDI)** y las principales zonas individuales se prestará especial atención a la disposición de espacios verdes, protección, bandas ajardinadas, etc. Asimismo, se procurará incorporar a los planeamientos de cada sector “Guías de Diseño” para la urbanización, que incorporen criterios de diseño de áreas verdes, mobiliario, vallados, señalización, etc.
- El caso de **fachadas industriales a vías urbanas** de fuerte identidad se desarrollará la planificación específica de mejora del impacto paisajístico.
- En el conjunto de los tratamientos paisajísticos, se fomentará el ahorro máximo de agua, en forma compatible con la funcionalidad y mantenimiento de los acondicionamientos. Se escogerán especies xerófilas, y sistemas de riego con ahorro de agua, reciclaje, etc. También a título general, y siempre que las condiciones de agua lo permitan, se establecerá una **banda exterior de arbolado** en torno a los polígonos para rebajar su impacto exterior.



- Se evitará que las actividades de mayor impacto paisajístico (por ejemplo, los vertederos o los cementerios de coches) se localicen en fachadas del viario importante de la Región.
- En los municipios afectados por procesos de **degradación industrial** se considerará la posibilidad de un Programa específico de limpieza y demolición de ruinas industriales, independientemente de posteriores procesos urbanísticos.
- En las zonas turísticas, se extremará el cuidado de los efectos paisajísticos de los desarrollos industriales, mediante Guías de Diseño.



5.4. Políticas de intervención pública

5.4.1. Por una política de intervención en la ordenación de la oferta de espacio industrial

La reconducción del proceso de ocupación de suelo y la consolidación de la actual transformación del espacio industrial murciano exige de las administraciones competentes una línea de intervención que vaya mucho más allá de la mera regulación y normativización urbanística, por más necesaria que ésta sea.

Por un lado, la importancia de las tendencias actuales de transformación del modelo, la reducción de la cultura de implantación espontánea, y el papel clave de los Ayuntamientos para canalizar demandas hacia suelos no reglados previamente; por otro, la insuficiencia de los mecanismos actuales de mercado y las limitaciones de alcance de intervención de entidades estatales de suelo como el SEPES: todo ello obliga a una intervención pública importante, que impulse el proceso de reconversión del modelo. Como se ha indicado con anterioridad, y pese al rol tan positivo desempeñado por el SEPES en la creación de algunas de las más notables iniciativas de suelo industrial de la Región, su escala de intervención empieza a partir de umbrales que superan el nivel medio de buena parte de las actuaciones necesarias en la Región

5.4.2. Grupos de Políticas de Intervención Pública

I. Políticas de Planificación y Control

- A. Por parte de la **Comunidad Autónoma**: desarrollo, consenso y aprobación de las Directrices y Plan de Ordenación del Suelo Industrial, seguimiento y control de su cumplimiento, introduciendo las modificaciones oportunas.
- B. Desarrollo concertado de Actuaciones Estratégicas, Programas de Actuación Territorial y Convenios de Actuación Industrial y seguimiento de las Actuaciones Estratégicas.
- C. Por parte de las **administraciones locales**: planificación municipal, y aplicación de la disciplina urbanística.

II. Políticas de Promoción de Nueva Oferta de Suelo Industrial (inversión y gestión)

- A. Por parte de la Comunidad Autónoma: en actuaciones de intervención exclusiva o convenidas con otras entidades e iniciativas.
- B. Por parte de los Ayuntamientos: intervención en los Convenios, generalmente mediante la gestión del suelo.
- C. Por parte del SEPES: creación de nuevo suelo industrial, en polígonos medianos o grandes y mediante actuaciones convenidas.

III. Políticas de Rehabilitación de polígonos y emplazamientos existentes

Intervención no solamente en la generación de nueva oferta, sino en la mejora de situaciones preexistentes, mediante dos Programas:

- A. Programa de Rehabilitación de Polígonos: rehabilitación infraestructural y revitalización funcional de polígonos preferentes existentes.
- B. Programa de Ayudas a los Traslados de industrias localizadas en emplazamientos inviables.

IV. Políticas de Ayudas a la demanda e implantación en suelos de polígonos preferentes

Incentivación a la canalización de la demanda hacia los polígonos y zonas preferentes, consensuados como tales en el proceso convenido con los Ayuntamientos, mediante la aplicación de una serie de programas:

- A. Programa de Subvenciones directas a la demanda: subvenciones vinculadas a la concreción de la demanda en un polígono preferente, a proponer por el Equipo de Gestión, con posibilidad de ampliación y complementación por los Ayuntamientos.
- B. Programa de otras Inversiones y Ayudas: inversiones en infraestructuras de las grandes zonas industriales (ayudas por diversos organismos de la Comunidad Autónoma), y de desarrollo de semilleros de empresas (por el INFO).

V. Políticas Generales de Incentivación y Apoyo a la Inversión

Ayudas a la inversión, canalizadas, fundamentalmente, a través de INFO, que se proponen con un nuevo carácter selectivo y direccionado hacia los polígonos preferentes, y no de forma indiscriminada y generalizada.

La intervención pública se basa en **tres puntos de apoyo determinantes**:

- El impulso y dirección de generación del nuevo modelo de espacio industrial corresponde a la **Comunidad Autónoma**, asumiendo el marco competencias en Ordenación del Territorio que regula la Ley Regional de Suelo.
- **Los Ayuntamientos** han de convertirse en el contrapunto de implicación y legitimación, a través de un proceso concertado, de casi todas las actuaciones del proceso de reconducción del modelo.
- Y tanto la **iniciativa privada como otras entidades (singularmente, el SEPES o el INFO)** pueden y deben desempeñar una función complementaria, pero importante, en los acuerdos generalizados por creación y rehabilitación del espacio industrial de la Región.

El papel de la intervención de las administraciones en el modelo de suelo industrial de la región ha de ser de ordenar y catalizar el proceso en el que deben intervenir múltiples agentes tanto públicos, en diferentes escalones competenciales, como privados. Esto es así frente a otros modelos de desarrollo de planes de Ordenación industrial desarrollados por otras Comunidades Autónomas donde se confía exclusivamente el desarrollo de estos a un organismo público gestor que lidera y controla totalmente el proceso centralizando las iniciativas, ordenaciones, gestiones, fondos y subvenciones, suplantando casi por completo a otro tipo de iniciativas.

5.5. Políticas de ordenación de la oferta: tipología de espacios industriales y de actividades económicas de la Región de Murcia

La utilización del territorio por las actividades industriales está directamente relacionada con las características del tejido industrial de la región. Ello conduce a una tipología de asentamientos industriales acorde con las actividades que en ellos se realizan, si bien en muchos casos se evidencian grandes déficits urbanísticos, en cuanto al grado de urbanización de las áreas industriales.

La racionalización y reconducción del modelo espacial industrial de la Región de Murcia recomienda una tipologización de los espacios industriales y de actividades económicas, con objeto de ordenar una oferta hoy por hoy caracterizada por su dispersión y confusión. Esta tipologización se establece con las evidentes flexibilidades y matizaciones, toda vez que existe una amplia variedad de asentamientos y posibilidades no siempre susceptible de una clasificación simplificadora.

La tipología de asentamientos industriales propuesta para la Región de Murcia es, en grandes rasgos, la siguiente:

TIPOLOGÍA DE ESPACIOS INDUSTRIALES Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA REGIÓN DE MURCIA			
En razón de su función jerárquica territorial		En razón de sus usos y actividades dominantes	
I.	Áreas o Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI) A. Complejos Industriales B. Complejos multifuncionales	I.	Zona o parque industrial A. Industrial gran industria B. Industrial general C. Industrial-portuario D. Industrial especializado
II.	Zonas industriales comarcales o zonales (ZI) A. Zonas multipolígono B. Zonas monopolígono Polígonos multifuncionales Polígonos o parque especializados	II.	Zona o parque multifuncional
III.	Polígonos locales de actividades industriales y económicas (PL) A. Minipolígonos urbanos: Áreas de Servicios y Actividades (ASA) Áreas de fachada de carretera Minipolígonos compactos B. Minipolígonos rurales: Minipolígonos hortofrutícolas (MR) C. Enclaves y pequeñas zonas industriales en suelo urbano	III.	Zona o parque temático especializado A. Empresarial B. Parque de Actividades Económicas (PAE) C. Tecnológico D. Logístico E. Dotacional o de servicios F. Comercial G. Alimentario H. Instalaciones para sustancias peligrosas I. etc.
IV.	Actuaciones en suelo no urbanizable A. Emplazamientos industriales agrupados o dispersos B. Áreas de actividades agroalimentarias complementarias		

5.6. Tipologías de espacios de actividad industrial y económica en razón de su función jerárquica territorial

5.6.1. Grandes Zonas Industriales: los Parques o Complejos de Actividades Económicas, Industriales y Dotacionales (CAEDI)

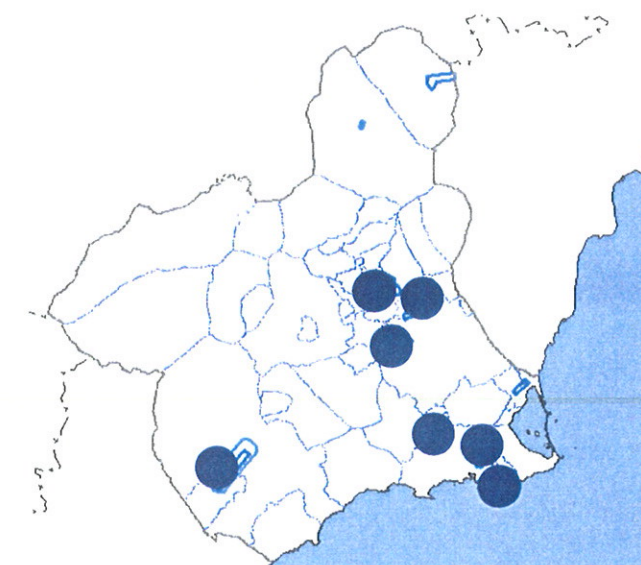
5.6.1.1. Conceptualización de esta tipología

Los Complejos de Actividades Económicas Industriales y Dotacionales son zonas de concentración de actividades económicas y empresariales de carácter multifuncional. **La principal opción de oferta de calidad y competitiva de espacios de actividad económica en la Región se va a concentrar en una serie de ámbitos centrales**, situados en localizaciones estratégicas tanto respecto al entorno regional como interregional, y en los centros de gravedad de la actividad económica.

- En estos ámbitos, localizados en **nudos territoriales bien servidos por infraestructuras** de transporte se articulan actividades funcionalmente afines: espacios de actividades industriales y empresariales, logísticas, terciarias avanzadas, dotacionales y comerciales en torno a **infraestructuras nodales** (estación ferroviaria de mercancías, puerto, aeropuerto, plataforma logística, etc.) y **lineales** (ferrocarril, carreteras) relacionadas directamente con la actividad económica del área y el entorno, o con capacidad de concentrarla.

Surge de esta manera el concepto de **Complejo Multiparque, los Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI)**, con actuaciones compatibles, en un marco de calidad, sinergia y autonomía de promoción. Forman el primer escalón de ordenación, englobando Áreas de Actividades nuevas o propuestas, ámbitos urbanos y rurales existentes y los sistemas generales territoriales que los estructuran.

- Localizados en áreas centrales y estratégicas** de carácter metropolitano o regional, pueden abarcar varias delimitaciones administrativas (municipios) o articular espacios de relación entre dinámicas económicas variadas, constituyen una oferta de calidad y competitividad a escala regional y suprarregional, articulando actividades con otros ámbitos y polígonos convencionales.
- Estos ámbitos están, de una u otra forma, ya planteados en la actualidad, pero es necesario impulsar y ordenar la imbricación de las actividades económicas y dotacionales, avanzar hacia una tipología integrada en un área de iniciativas hoy desarticuladas, y de estructurar otras planteadas como tales en él.
- Estos ámbitos o Complejos se han de convertir en marcos de competitividad y calidad**, ámbitos de cualificación de la oferta, de diversificación del modelo, y "puntas de lanza" de la recualificación del modelo espacial murciano.
- El agrupamiento y articulación de actuaciones en principio dispersas tiene una finalidad de cualificación general: la ordenación y diversificación de la oferta, la viabilización de servicios comunes, las economías de escala, el planteamiento de infraestructuras comunes, la consecución de una imagen comercial común a escala suprarregional, etc. En el ámbito del CAEDI es posible la concentración de **dotaciones singulares** al servicio de las actividades que lo caracterizan o de carácter singular y de equipamiento de un entorno más amplio, así como instalaciones que necesitan una especialización y control incompatibles con la dispersión por el territorio.
- Los CAEDIs se pueden por tanto definir como espacios con una **capacidad de carga y de generación de sinergias** muy superior a los convencionales polígonos. El agrupamiento y articulación de actuaciones en principio dispersas tiene una finalidad de cualificación general: la ordenación y diversificación de la oferta, la viabilización de servicios comunes, las economías de escala, el planteamiento de infraestructuras comunes, la consecución de una imagen comercial a escala suprarregional, etc. Estas capacidades implican la necesidad de la **planificación medioambiental e infraestructural del conjunto** como uno de los pasos y garantías decisivas.
- El CAEDI se constituye como un continuo funcional, estructurado en un conjunto de piezas, los **Parques o Áreas de Actividad, articulados por los Sistemas Generales** del complejo. Los CAEDIs pueden desarrollar ámbitos existentes o ya planteados en la actualidad, en los que es necesario impulsar y ordenar la imbricación de actividades, y exige la superación del ámbito de planificación y gestión exclusivo del polígono tradicional.



5.6.1.2. Estructura de los CAEDI: Parques de Actividad y Sistemas Generales

Parques o Areas de Actividad

Son el soporte de las actividades a desarrollar configurados como espacios delimitados por los Sistemas Generales y Locales (viario, zonas verdes, etc.). Estos módulos operacionales, organizados como diferentes áreas para usos mixtos y temáticos, pueden tener un amplio rango de superficies, entre 20 y 100 has, a definir de forma equilibrada según el conjunto o las relaciones con piezas existentes.

Los Parques son la base general sobre la que se organizan las unidades de ejecución, que pueden ocupar un parque completo o unidades menores, que pueden estar desarrollados ya como polígonos convencionales. Los desarrollos de los Parques de Actividad se realizarán con criterios modulares y con reservas futuras, con una planificación flexible y unos condicionamientos globales, por Parque de Actividad, de usos y edificabilidades. Se pretende de esta manera dotar de una estructura común al Complejo sin coartar las variables de ordenación a corto, medio y largo plazo.

- El desarrollo de un CAEDI en las grandes zonas industriales de la Región se convierte en un proyecto de integración de los polígonos existentes en un marco de escala y conceptual nuevo. Es posible actuar, con una visión integradora y respetando la orientación y autonomía de los polígonos y municipios, en la mejora del conjunto, mediante acciones selectivas: ordenación, urbanización, mejora de infraestructuras...
- En cualquier caso se trata de evitar que el desarrollo por Parques sea de nuevo una suma de polígonos, para lo que desde el principio se trabajará en la reordenación de parques o zonas especiales de fachada, especializados en actividades singulares, etc., con especial atención a las condiciones de contorno (accesibilidad, planimetría, etc.).
- Los polígonos con desarrollos paralizados, donde la oferta y demanda de parcelas se ha estancado, pueden ser objeto de planes especiales en los que reconvertir productos de suelo desfasados en nuevos contenedores para la demanda de nuevas actividades económicas más avanzadas.
- Los nuevos parques de actividad pueden recoger las actuaciones cualificadoras de servicios comunes, en polígonos ya planteados o en nuevas delimitaciones de suelo.



Esquema de ordenación de sistemas generales y parques de actividad

Posibles parques de actividad en un complejo de actividades multifuncional

- Parque Industrial
 - Parque de Almacenaje, distribución servicios e industria
 - Parque Multifuncional – parcelas medianas y pequeñas
 - Parque Multifuncional – Naves modulares
 - Polígono industrial tradicional
 - Parque de Grandes Industrias
- Gran establecimiento industrial o Parque monocliente
- Minipolígonos e incubadoras de empresas
- Parque Empresarial
 - Área de Servicios Centrales del CAE
 - Centros Tecnológicos
- Parque Comercial
- Polígono mixto industria –comercio
- Polígono logístico
 - Centro de Transportes
 - Centro de Servicios al Transporte
 - Centro Logístico
 - Parque de Almacenamiento extensivo
- Parque de Actividades Económicas
- Polígono Temático o Parque Mayorista
- Polígono de Actividades de alta incidencia ambiental e infraestructuras
 - Polígono de Actividades de alta incidencia ambiental
 - Ecoparque
 - Áreas de Infraestructuras
- Parque dotacional y de servicios públicos



Sistemas básicos: corredores paisajísticos e infraestructurales integrados

Son los espacios libres de integración paisajística y ambiental de los Parques de Actividad y el entorno urbano y el soporte de los espacios de comunicación y las infraestructuras básicas, ordenando la macro escala del complejo. Están constituidos por la suma y superposición de:

- Red viaria:
 - Los sistemas generales de la red arterial municipal y regional.
 - Los sistemas básicos de comunicación de los grandes polígonos.
- Espacios libres:
 - Los sistemas generales de zonas verdes municipales.
 - Las franjas de protección y reserva de las infraestructuras territoriales
 - Los sistemas de espacios libres de dominio y uso público adscribibles al desarrollo de los nuevos sectores mediante planeamiento parcial:
 - Otros ámbitos de interés paisajístico o suelos no urbanizables que puedan ser objeto de la gestión y atención por el conjunto de la intervención.
- Redes de infraestructuras:
 - Espacios necesarios para el desarrollo del Sistema Básico de Infraestructuras, que implemente las redes actuales de lo polígonos.
 - Se considera que todo el ámbito de los corredores es compatible con el trazado de redes básicas lineales

En las zonas industriales consolidadas la intervención, la consideración del conjunto de las infraestructuras y los espacios libre de los polígonos en un todo funcional se convierte en la gran oportunidad para el cambio de escala y concepto

Los CAEDIs suponen una propuesta versátil para la ordenación de los nuevos espacios de actividades económicas, desde los "distritos industriales" a los "complejos" y "polígonos multiparque", que basa gran parte de su potencia en la intervención en los recursos comunes de distintos polígonos (considerados como Parques de Actividad): las infraestructuras, la relación con las infraestructuras territoriales, la dotación de centros de servicios y la ordenación paisajística.

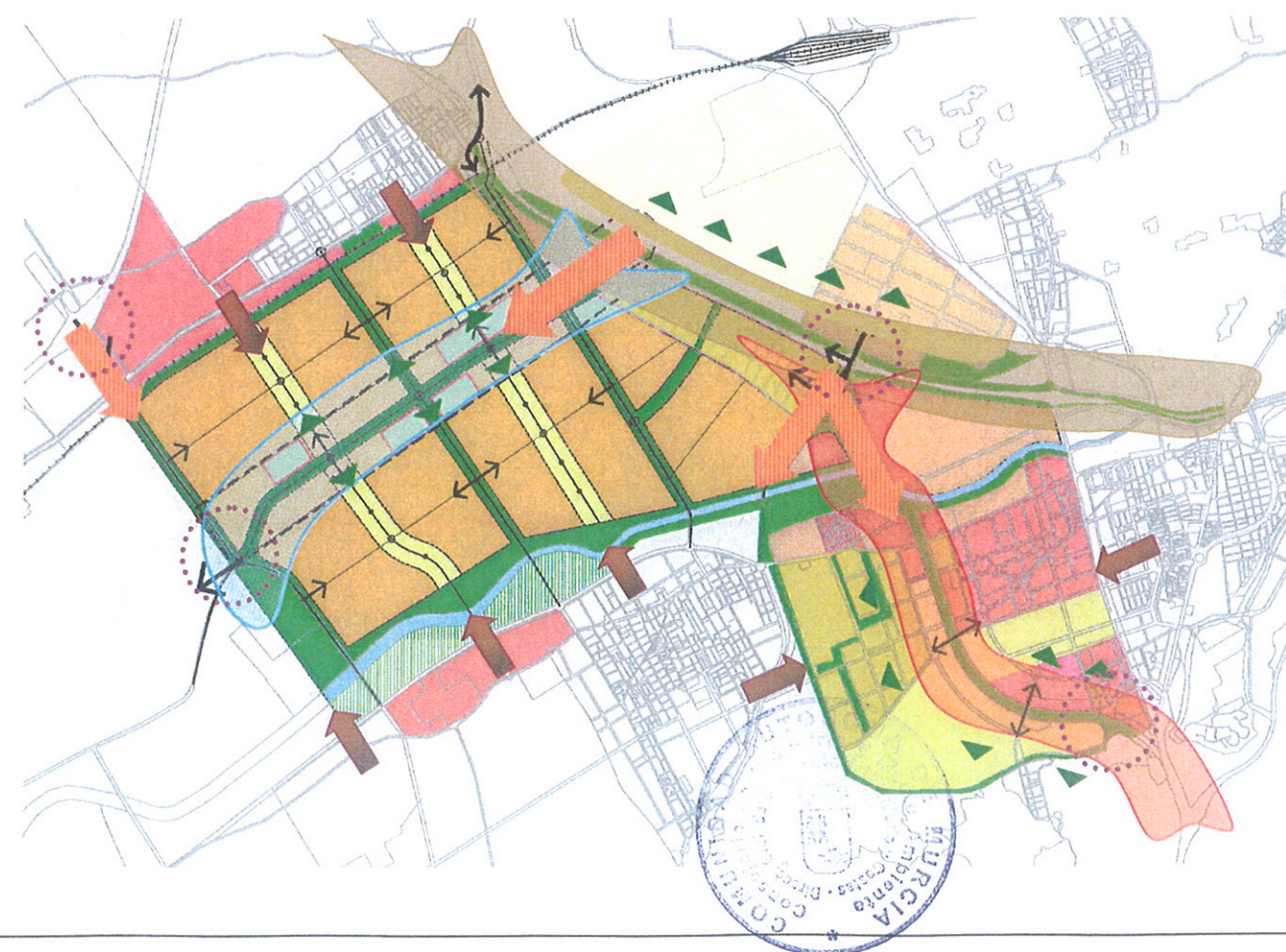
Sistemas básicos de infraestructuras en el CAEDI Oeste de Murcia (Avance de planificación)

La estructura de los sistemas básicos es una oportunidad para el desarrollo de un sistema de movilidad compatible con la ordenación de corredores paisajísticos que cualifiquen el conjunto de las propuesta.

El Avance de la propuesta tiene como objetivos:

- *La creación de unos pasillos imbricados en la estructura del ámbito oeste de Murcia, estableciendo relaciones entre los núcleos , la huerta, el pie de sierra, las zonas agrícolas, etc.*
- *La resolución de una malla de reserva para la implantación de infraestructuras de escala macro.*
- *Ser realista en la utilización del agua, mediante la racionalización de su uso en jardinería y el fomento del reciclado y ahorro.*

Fuente: Avance de Plan Director de Ordenación del CAEDI de Murcia Oeste. INFO



5.6.1.3. Subtipologías de los CAEDI

Dentro de esta categoría de Complejos, pueden distinguirse dos subtipologías (los complejos industriales y los complejos multifuncionales), siempre en función de las actividades y usos dominantes entre sus áreas o parques de actividad, lo que a su vez determina su funcionalidad global en el sistema urbano y regional:

- **Complejos Industriales**

Son aquéllos en los que la función dominante son las actividades industriales, ordenadas en torno a parque o polígonos convencionales.

- **Complejos multifuncionales**

Serían los Complejos articulados en Parques o Áreas de Actividad especializadas y complementarias, con una variedad de funciones y usos superiores a los entornos industriales tradicionales. En estos complejos, es frecuente y deseable la inclusión de Parques Dotacionales, logísticos, empresariales, áreas de servicios, etc

La suma de la superficie industrial de los polígonos no es equivalente a la integración de los potenciales de las actividades del conjunto. Los polígonos no tienen por separado la suficiente escala como para intervenir en temas que son cruciales para la formación de una oferta de calidad regional:

- Accesibilidad asegurada desde una de las autovías que articula mayor potencial industrial de la Región
- Mejora de las infraestructuras existentes e integración del conjunto.
- Nuevas infraestructuras de mejora medioambiental, como oferta de calidad.
- Rehabilitación de zonas degradadas.
- Dotación de servicios por encima de la escala del planeamiento parcial, con servicios avanzados, oferta terciaria...

5.6.1.4. Principales propuestas de Complejos de Actividades Económicas, Industriales y Dotacionales (CAEDI)

COMPLEJOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS, INDUSTRIALES Y DOTACIONALES (CAEDI)						
Denominación	Término Municipal	Carácter	Superficie global bruta (Has)	Algunos polígonos previstos o actuales		
CAEDI de Serreta - Lorquí	Molina de Segura - Lorquí	Complejo predominantemente industrial	330	<ul style="list-style-type: none"> • Polígono de Lorquí (01) • Base 2000 • La Serreta Nueva 	<ul style="list-style-type: none"> • La Estrella (11) • La Serreta (06) 	<ul style="list-style-type: none"> • La Estrella (11) • El Tapiado (04)
CAEDI de Campus - Cabezo Cortao	Murcia - Molina de Segura	Complejo multifuncional, con una importante componente dotacional y de actividades económicas de calidad	220	<ul style="list-style-type: none"> • Cabezo Cortao (11A y B y ampliación) • Parque de Actividades Económicas de Espinardo • La Polvorista (05 y ampliación) 	<ul style="list-style-type: none"> • Campus Universitario de Espinardo • El Tiro Industrial (06) • Otras áreas propuestas por el PGOU Murcia 	<ul style="list-style-type: none"> • Los sectores 07 y 08 de La Polvorista • El Cabezo, Peri I (02) • Antiguo Pryca
CAEDI de Oeste	Murcia - Alcantarilla	Complejo multifuncional de gran proyección a medio-largo plazo	556	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación del Polígono Oeste • Centro Intermodal de Transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Polígono Oeste Murcia y Alcantarilla (01 y 05) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercamurcia (42) • Mayallo (43)
Caedi de Cartagena Camachos	Cartagena	Complejo multifuncional, con dos áreas diferenciadas, industrial - servicios y gran reserva estratégica de escala interregional	250 + 450	<ul style="list-style-type: none"> • Plan Parcial y PAU de Los Camachos (15) 		<ul style="list-style-type: none"> •
CAEDI de Escombreras	Cartagena	Complejo industrial-portuario de rango suprarregional	854	<ul style="list-style-type: none"> • Escombreras (19) 		
CAEDI de General Electric Plastics	Cartagena	Complejo industrial de gran industria con parque de empresas auxiliares	784	<ul style="list-style-type: none"> • Instalaciones de la General Electric 		
CAEDI de Lorca Puerto Lumbreras	Lorca Puerto Lumbreras	Complejo industrial con apoyo de algunas actividades logísticas	261	<ul style="list-style-type: none"> • Polígono Saprelorca (11), (01A-01B) 	<ul style="list-style-type: none"> • Los Peñones (02), (03), (04) 	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto Lumbreras Nuevos desarrollos (01)

5.6.1.5. Criterios urbanísticos y de promoción de esta tipología

El concepto de CAEDI exige la superación del ámbito de planificación y gestión exclusivo del polígono. Es preciso un proceso de planificación, ordenación y gestión conjunto de todo el ámbito. Este proceso de planificación, siempre dentro de los Planes Generales de Ordenación Urbana correspondientes, ha de plasmarse en una figura conjunta de planificación urbanística, el **Plan Especial o Esquema Director del CAEDI**, que establecerá la ordenación y desarrollo del conjunto, con un nivel de definición intermedia entre un PGOU y los Planes Parciales o Especiales de cada Área o Parque de Actividad. En ocasiones su desarrollo en ámbito supramunicipal necesitará la creación de una figura como es el **Plan de Ordenación territorial**. Esta planificación no debe limitarse a los aspectos de ordenación, sino ampliarse a los de promoción y gestión, e incluso a los de coordinación comercial².

Los criterios y aspectos a incluir en ese proceso de planificación conjunto serían los siguientes:

- Ordenación urbanístico-territorial conjunta
- La ordenación global del CAEDI será muy flexible, disponiendo de los ámbitos de los Parques de Actividad, la estructura de los Sistemas Generales y unos condicionamientos globales, por Parque de Actividad, de usos y edificabilidades. Los desarrollos de los Parques de Actividad se realizarán con criterios modulares y con reservas futuras. Se pretende, de esta manera, dotar de una estructura común al CAEDI sin coartar la flexibilidad de su desarrollo a corto, medio y largo plazo.
- Asimismo, la planificación global considerará, con carácter más vinculante, la disposición de algún Parque de Actividad de servicios comunes o especializados, con una funcionalidad clave para el conjunto del área.
- Cada Parque o Área de Actividad habrá de ser ordenado, en desarrollo de la figura superior, mediante un Plan Parcial, Plan Especial o Estudio de Detalle, y siempre en función de las condiciones de mercado del momento de promoción.
- La flexibilidad en la ordenación debería suponer la posibilidad de contar con Parques que se pueden ordenar en función de la demanda. Las grandes parcelas industriales pueden organizarse individualmente como miniparques para medianas y pequeñas parcelas.
- Pueden tenerse en cuenta las posibilidades de integración entre distintos Parques de Actividad, a través de los viarios estructurantes, con criterios orientados a la formación de una segunda malla de calidad en el interior de las Áreas Funcionales.
- Los grandes Parques de Actividad ocupados por una sola industria, principalmente los dedicados a actividades más duras, podrían tener condiciones especiales de retranqueos, bordes con tratamientos paisajísticos integrados en el corredor del sistema general viario, donde resolver además los necesarios ajustes de altimetría, etc.

Planificación medioambiental

- El CAEDI se dotará de una Evaluación de Impacto Ambiental conjunta, que establezca las orientaciones de usos y actividades en cada Parque de Actividad, así como las necesidades y criterios de las infraestructuras medioambientales conjuntas.

Planificación de los Sistemas Generales del conjunto del CAEDI

La figura territorial o urbanística correspondiente establecerá los criterios de planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras comunes del CAEDI: accesos, viarios estructurantes y de interrelación, infraestructuras de servicios y medioambientales, ejecución y mantenimiento de áreas paisajísticas y espacios verdes, etc. En general, se tratará de que los Sistemas Generales sean desarrollados de una forma modular, anticipando ciertas actuaciones estructurantes y completándolas una vez vayan desarrollándose los distintos Parques de Actividad. Su importancia es clave:

- Funcionalmente, por ser los contenedores de las redes de acceso a los Parques de Actividad y las de relación con el entorno, así como el espacio de inserción de las infraestructuras generales.
- Formalmente, por ser la base paisajística del conjunto, al concentrar gran parte de las reservas de espacios libres de las distintas unidades de planeamiento, en un soporte de escala general que se desarrolla con una visión unitaria. Esta escala es capaz de generar un medio que se relaciona con el entorno general, potenciando fachadas y absorbiendo las actividades, redes o áreas de mayor impacto, y en el que es más fácil gestionar su

² Este Plan Especial o Esquema Director del CAEDI sería la figura urbanística de desarrollo del correspondiente Convenio de Actuación Industrial.

desarrollo ambiental, como la contaminación visual, la gestión del agua para riego, etc., formando una imagen de calidad visual para el conjunto del Complejo.

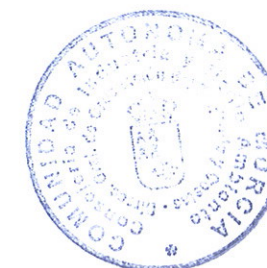
- Como espacios de reserva para la incorporación de nuevas infraestructuras en el futuro.
- Algunos elementos a considerar en la ordenación son:
 - La relación de los espacios libres con las parcelas de servicios interiores a los Parques de Actividad o la localización de Parques especializados en servicios, localizado en puntos centrales o de relación con los sistemas generales, como puntos significativos.
 - El espacio del viario, como canal de accesibilidad al frente de parcelas, área de aparcamiento y espacio público y de calidad ambiental.
 - El espacio de canalización de las infraestructuras desde el anillo de los sistemas Generales a las parcelas industriales, dentro del Parque de Actividad. Este espacio dependerá para su dimensionamiento de las necesidades y especialización de cada Parque, pudiendo estar compartido en los viarios bajo las aceras o en bandas independientes, en medianas, bien enterradas o en racks elevados, o en bandas protegidas y especialmente delimitadas
 - Protección de zonas de huerta y agropecuarias
 - Para su diseño, se atenderá a la creación de espacios forestados que acompañen a las intervenciones allí donde sea posible, u obligado para la creación de un paisaje de calidad, siempre con criterios de ahorro de agua y selección de especies xerófilas. El tratamiento de pasillos verdes en los ejes de comunicaciones, ferroviarios e infraestructurales se conciben, de esta manera, como marco de calidad visual
 - Tratamiento de los parques de borde o espacios colchón de los núcleos urbanos como elementos de conexión de las actividades industriales con el resto del espacio.

Criterios coordinados de programación y gestión:

- Áreas de Servicios mancomunadas, promoción conjunta de ciertas actuaciones, etc.
- Marco de comercialización coordinado: diversificación y complementación de la oferta, promoción conjunta como CAEDI ("marca de calidad"), definición de nuevas áreas de actividad, complementación de modalidades de oferta, etc.
- Programación conjunta y coordinación del desarrollo por fases

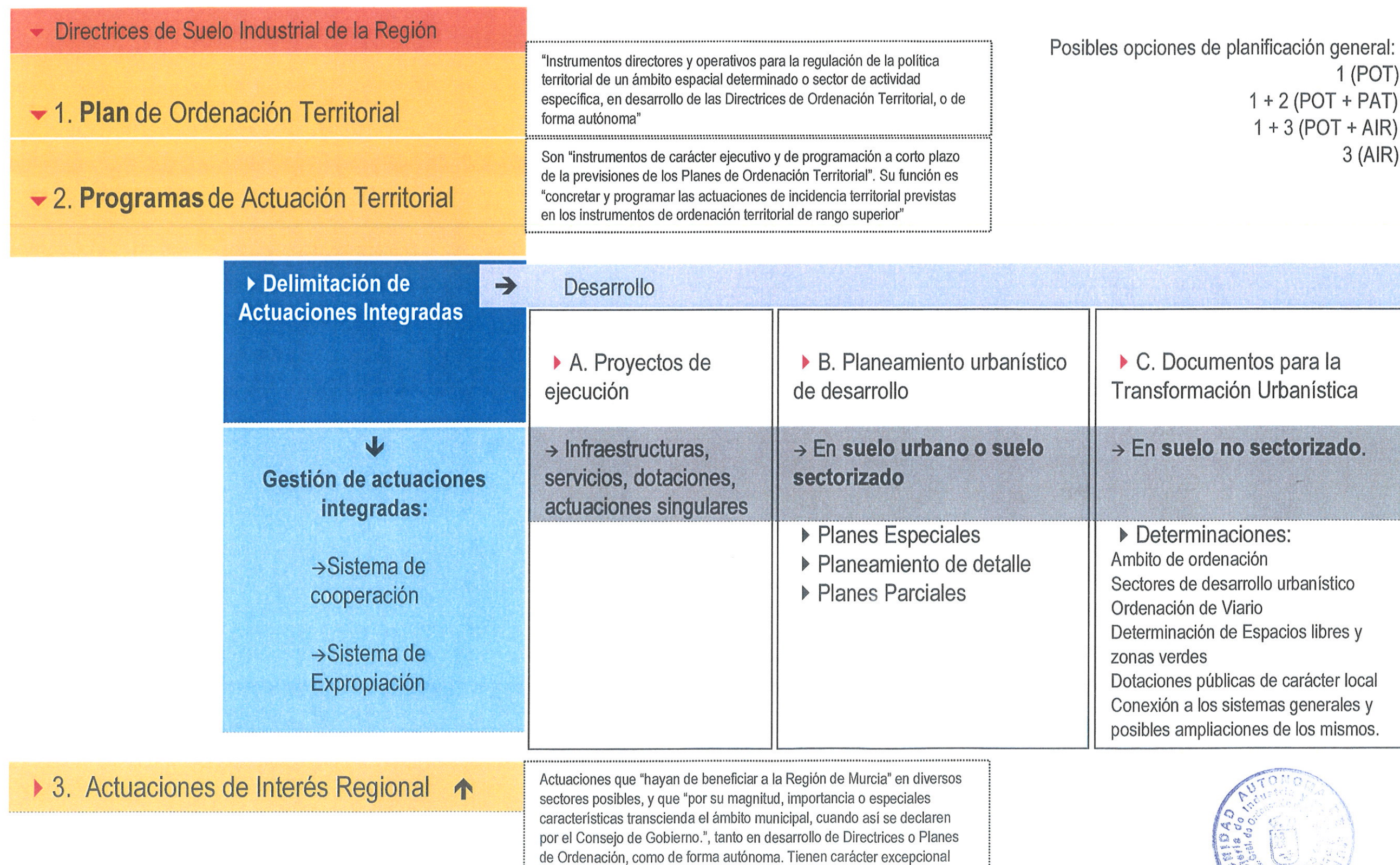
Sistemas coordinados y flexibles de promoción: la Entidad de Promoción global del CAEDI

- El concepto de CAEDI ha de combinar y compatibilizar, de una forma muy flexible, la posibilidad de una total autonomía de promoción y gestión de cada Parque de Actividad, con las necesidades de promoción conjunta del CAEDI y de sus Sistemas Generales, que han de desarrollarse modularmente de forma muchas veces anticipada a la promoción de cada Parque de Actividad.
- En consecuencia, es necesaria una Entidad de Promoción global del CAEDI, previa a las de los Parques de Actividad. Esta entidad tendría como objetivo la gestión y desarrollo de las infraestructuras, posiblemente la gestión del suelo, y la comercialización global del CAEDI mediante Parques de Actividad (no la promoción de cada Parque en concreto). Por lo tanto, tendría un carácter de "promotor de promociones", o de preparación previa de los suelos para el desarrollo de los Parques de Actividad.
- La constitución de esta Entidad dependerá de cada caso concreto, pero habrá de contar necesariamente con una participación pública dominante: Comunidad Autónoma, SEPES, Ayuntamientos, etc.



Posible esquema de actuación para el desarrollo de un CAEDI. Fuente: Avance de Plan Director de Ordenación del CAEDI de Murcia Oeste. INFO

Instrumentación Urbanística del CAEDI de Murcia Oeste : esquema de actuación



5.6.2. Zonas Industriales Comarcales y zonales

5.6.2.1. Conceptualización de esta tipología

Son los espacios que sirven netamente al uso industrial, definido como el que tiene por finalidad llevar a cabo las operaciones de elaboración, transformación, tratamiento, reparación, almacenaje y distribución de productos materiales. Forman, dentro de la estructura general territorial propuesta, la escala o grado medio de polígonos industriales. Además del uso industrial característico admiten usos complementarios de Terciario Industrial, Comercial, y Dotacional y los Equipamientos y Servicios Internos que le corresponda desarrollar. En este orden cada vez es de mayor importancia las incubadoras de empresas como semillero de formación, fundamentalmente de Pymes, que posteriormente se incorporen con un espacio propio a la zona industrial.

En general se propone que se desarrollen sobre zonas existentes o por agregación de zonas ahora dispersas, mejorando y completando la oferta existente y aprovechando las dinámicas que los han generado. Pueden estar localizados preferentemente fuera de los espacios urbanos pero con relación funcional con estos con una cierta relación de proximidad (transporte urbano).

Su dimensión es comarcal: se pretende que en las zonas con menores demandas pueden afectar a varios municipios, a fin de formar ámbitos que puedan implicar demandas varias. En este sentido la agrupación de polígonos tiene por objeto, alcanzar una escala adecuada y un desarrollo común de servicios. Para la realización de los polígonos será necesario el desarrollo de convenios con los ayuntamientos.

El desarrollo de polígonos orienta la provisión de nuevo suelo industrial para la demanda actual hacia los espacios más aconsejables desde el punto de vista regional y comarcal; además, deben actuar como polo para el fomento de traslados de industrias que actualmente presenten problemas de impacto sobre entornos urbanos, rurales o problemas de deslocalización, infraestructurales, de comunicación.

Se trata de crear polos de suficiente entidad para estar dotados de servicios avanzados y que ordenen el impacto actual de la industria sobre el territorio. La capacidad de ordenación territorial de las Zonas Industriales a nivel comarcal es fundamental para vertebrar operaciones de actividad económica bien dotada que los polígonos aislados por si solos no alcanzan. El crecimiento de los Polígonos debe ser modular, en módulos entre 5-10 y 25-30 Has, con el fin de acompasar su desarrollo a la demanda y evitar las operaciones baldías.

5.6.2.2. Variantes de esta tipología

Dentro de esta tipología de Zonas Industriales, se diferencian dos subtipologías en función de la composición interna y de las actividades y usos dominantes:

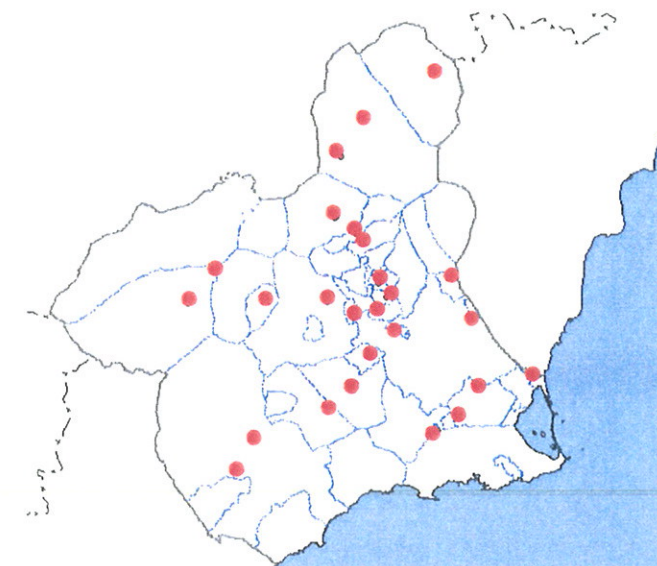
A. Zonas monopolígono

Zonas constituidas por un único polígono (y en consecuencia, promotor), desarrollable por fases.

B. Zonas multipolígono

Zonas resultantes de englobar varios polígonos existentes, e incluir nuevos desarrollos en los espacios intersticiales o colindantes. Cada uno de estos sectores puede ser promovido por una entidad diferente. A su vez, y en base a sus actividades dominantes, estas Zonas pueden ser:

1. Polígonos multifuncionales: en el caso de que los distintos sectores puedan tener actividades dominantes diferenciadas (en especial, la posible inclusión de un Área de Servicios)
2. Polígonos o parque especializados: el caso más usual, en que los distintos sectores corresponden al modelo de polígono industrial convencional.



5.6.2.3. Principales espacios correspondientes a esta tipología

Esas Directrices proponen 16 nuevas Zonas Industriales nuevas o existentes de carácter comarcal o zonal:

PRINCIPALES ZONAS INDUSTRIALES (ZI) COMARCALES O ZONALES PROPUESTAS

MUNICIPIO	DENOMINACIÓN	MUNICIPIO	DENOMINACIÓN	MUNICIPIO	DENOMINACIÓN
ABARÁN	• Zona Industrial de Abarán	CEHEGÍN	• Zona Industrial de Cehegín	MURCIA	• Zona Industrial Beniel Torreagüera
ALCANTARILLA	• Zona Industrial de Alcantarilla - La Coroneja	CIEZA	• Zona Industrial El Búho II	SAN PEDRO DEL PINATAR	• Zona Industrial de San Pedro del Pinatar
ALGUAZAS	• Zona Industrial de Alguazas	JUMILLA	• Zona Industrial de Jumilla	SANTOMERA	• Zona Industrial de Santomera
ALHAMA DE MURCIA	• Zona Industrial de Industrialhama	JUMILLA	• Zona Industrial Polígono del Mármol	TORRE PACHECO	• Zona Industrial de Balsicas
BULLAS	• Zona Industrial Marimingo	LAS TORRES DE COTILLAS	• Zona Industrial de las Torres de Cotillas	TORRE PACHECO	• Zona Industrial del Jimenado
CAMPOS DEL RIO	• Zona Industrial de Campos del Río	LIBRILLA	• Zona Industrial de Librilla	TOTANA	• Zona Industrial El Salar
CARAVACA DE LA CRUZ	• Zona Industrial Cavila	LORCA	• Zona Industrial La Serreta	YECLA	• Zona Industrial Las Teresas
CARTAGENA	• Zona Industrial Oeste de Cartagena	MULA	• Zona Industrial Polígono Comarcal Río Mula		

5.6.2.4. Criterios urbanísticos y de promoción de esta tipología

Planificación urbanística:

- Será ordenada mediante un Plan Especial o Parcial, desarrollable por fases.
- Los módulos de crecimiento y desarrollo podrán ser variables en función de la zona (entre 5-10 y 25-30 Has).

Planificación y desarrollo de las infraestructuras:

- En general, cada sector hará frente a sus propios sistemas infraestructurales.
- En el caso de que existan infraestructuras comunes, el Planeamiento establecerá las cargas y obligaciones a asumir por cada sector.
- Uno de los elementos a aplicar en la planificación y el diseño urbanístico de las zonas industriales son los corredores paisajísticos y de infraestructuras como bandas, a veces diferenciadas y otras compatibles de espacios formando mallas de acceso, servicio y calidad paisajística para toda la zona industrial.

Criterios de Promoción:

- En casos de Zona Monopolígono, a cargo de un único promotor.
- En casos de Zonas Multipolígono, deberá crearse una entidad común (de tipo societario o asociativo) entre los distintos promotores y comunidades de propietarios para coordinar las actuaciones conjuntas, gestionar los servicios mancomunados, etc.

Posible esquema de ordenación de una Zona Industrial



5.6.3. Oferta en municipios y núcleos pequeños: Polígonos locales de actividades industriales y económicas (PL)

5.6.3.1. Conceptualización de esta tipología

Vinculados al concepto de *polígono*, es preciso potenciar **un tercer escalón de oferta de espacios industriales, los pequeños polígonos locales (PL)**, habitualmente denominados minipolígonos o áreas de actividad local, de gran proximidad a la demanda (urbano-residencial o rural); compatibles e integrados en el medio urbano y territorial. Algunos de ellos pueden estar vinculados directamente incluso a pedanías con pequeñas naves que garanticen pequeños talleres y mininaves de autoempleo local. Constituyen la escala más pequeña de polígono industrial de la propuesta diferenciada por su tamaño y por estar formado por pequeñas y muy pequeñas naves destinadas a la pequeña empresa.

Son espacios multifuncionales en usos y actividades, concebidos como viveros de empresas, a las que aportan elementos de apoyo y dinamización, mejorando las condiciones competitivas respecto a los enclaves aislados convencionales. La oferta de espacios dentro de los minipolígonos debe ser variada, y siempre dentro de unos precios ajustados, con algunos invariantes:

- Deben ser compatibles con las zonas urbanas, principalmente en lo relativo a la distribución de agua, y el saneamiento, incluso por niveles y sistemas de distribución. Deberán por ello canalizarse a otro tipo de polígonos empresas con procesos industriales más complejos o contaminantes.
- Articulados con los núcleos urbanos en sus accesos, ejes principales, y con el medio rural, caminos y usos.
- Son una herramienta de intervención en la dotación urbana y en operaciones de “cirugía urbana” para recomponer una parte de los tejidos urbanos de pequeños municipios y pedanías, especialmente en la entradas a los núcleos.
- Es importante la garantía de unos ciertos servicios urbanos y de accesos y movilidad urbana incluso en continuidad con otras áreas urbanas.
- La dotación mínima se resolvería con algunas naves polivalentes junto con gasolineras y talleres en la entradas o cercanías de las pedanías o núcleos.
- Las actividades serán de pequeña y mediana escala, dirigiéndose el resto a las Zonas Industriales. Se pueden incluir en ellas también actividades no específicamente industriales como terciario, comercio y áreas de gasolineras, que tendrían cabida en este tipo de polígonos, cerca de la población.

5.6.3.2. Variantes de esta Tipología de pequeños polígonos locales

Dentro de esta categoría de Complejos, pueden distinguirse **dos subtipologías**, siempre en función de las actividades y usos dominantes entre sus áreas o parques de actividad, lo que a su vez determina su funcionalidad global en el sistema urbano y regional:

A. Minipolígonos urbanos: Áreas de Servicios y Actividades (ASA)

Minipolígonos en núcleos urbanos, áreas de fachada de carretera (“escaparate”) o minipolígonos compactos en los accesos al núcleo. Sus actividades son fundamentalmente servicios, almacenamiento, pequeñas transformaciones, dotaciones comerciales en naves industriales, etc.

B. Minipolígonos rurales: Minipolígonos hortofrutícolas (MR)

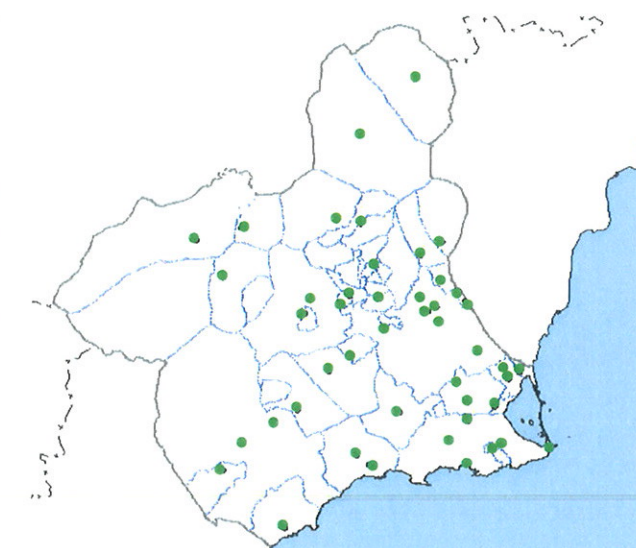
Pequeños polígonos en zonas rurales, en entornos de regadío, de emplazamiento de industrias de primera transformación y almacenamiento agrícola.

C. Enclaves y pequeñas zonas industriales en suelo urbano

Enclaves o minizonas existentes, generalmente en entornos residenciales. Estas serían las más adecuadas para garantizar pequeñas naves que sirvan para acoger actividades, de reducido tamaño y autoempleo en las proximidades del entorno residencial.

5.6.3.3. Las Áreas de Servicios y Actividades (ASA)

La necesidad de una **dotación local mínima, vinculada a los núcleos de población**, de espacio para actividades industriales y servicios viene presentándose en muchas pequeñas poblaciones de la generalidad del territorio regional. Constituyen, en consecuencia, una dotación básica de los núcleos urbanos, básicos para acoger un primer nivel de demanda muy vinculada a la población, y fundamentales para el reequilibrio territorial de la



Región. La no disposición de estas áreas ocasiona frecuentemente demandas de otra escala, inadecuadas para la dimensión de ciertas poblaciones, con el consiguiente distorsionamiento del modelo industrial y sobredimensionamiento de la oferta. Estas demandas específicas localizadas en suelo urbano deben ser entendidas como unidades mínimas de producción y servicios, y tendrán que cumplir criterios de calidad urbana.

Son espacios de actividades económicas elementales, muy adecuados a las características del territorio y la economía de la región. La solución debe adecuarse a la tradición empresarial y productiva específica, considerando la difusión de áreas de actividad en el territorio como posibilidad de adecuación de demandas y control del producto, integrando en estos modelos los criterios necesarios para la correcta ordenación del paisaje.

Estos minipolígonos, en los que ha de primar la multifuncionalidad de usos y actividades, suelen acoger una variedad amplia de usos, con dominancia de los servicios, actividades comerciales, almacenamiento, y pequeña transformación. Se trata, por lo tanto, de verdaderas **Áreas de Servicios y Actividades (ASA)**, más que zonas industriales propiamente dichas.

Las características de estas ASA son, en resumen, las siguientes:

- Localizados en un emplazamiento conveniente, cerca de los núcleos y/o en encrucijadas de accesibilidad.
- Con usos compatibles: industria, almacenaje, comercio-escaparate, y ciertas dotaciones.
- Inclusión, en su caso, de un pequeño Centro de Servicios y/o Vivero de empresas.
- Conveniencia de diversificación de la oferta, en venta y alquiler
- Estándares de diseño funcionales y económicos, con perspectivas de permanencia a medio-largo plazo
- Un imagen cuidada, como garantía de calidad y reclamo para atraer nuevas implantaciones.
- Posibilidad, en ciertos casos, de actuaciones mancomunadas entre varios municipios pequeños.
- Los niveles de precio serán moderados, para acoger esa demanda elemental de cada núcleo sin distorsionar la eficiencia global de la Región.
- La calidad de la urbanización debe imputarse directamente en el modelo, también como un criterio de escala adecuada entre inversión, realización y mantenimiento a largo plazo.

5.6.3.4. Minipolígonos rurales: Minipolígonos hortofrutícolas (MR)

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

Los minipolígonos hortofrutícolas (MR) serían, por lo tanto, pequeñas zonas de dimensiones acotadas, generalmente inferiores a las 15 a 20 Has, dotadas de unas infraestructuras funcionales pero moderadas, y adecuadas a las demandas de almacenes y naves de envasado.

5.6.3.5. Enclaves y pequeñas zonas industriales en suelo urbano

Se trata de áreas consolidadas o semiconsolidadas en zona urbana, en un entorno generalmente residencial, que presentan no obstante un carácter no completamente incompatibles con el mismo. Se plantea, en este caso, dos alternativas:

- Su **consolidación urbanística**, siempre que su traslado sea inviable por motivos económicos o funcionales, y se evitarán calificaciones generalizadas de *fuera de ordenación*, valorando cada caso concreto. En estos enclaves, que generalmente corresponden a actuaciones no prioritarias, se tratará de mejorar las instalaciones existentes: remates de urbanización, terminación de parcelaciones, etc. Se deberán completar los vacíos o intersticios de estos enclaves con usos dotacionales.

PRINCIPALES MINIPOLÍGONOS HORTOFRUTÍCOLAS (MR) PROPUESTOS	
MUNICIPIO	DENOMINACIÓN
Murcia	Minipolígono de Sucina
Torre Pacheco	Roldán
Torre Pacheco	Balsicas
Cartagena	Pozo Estrecho
Lorca	La Hoya
Librilla	Vistabella
Mazarrón	Minipolígono Norte



- **Excepcionalmente**, y siempre que las actividades sean incompatibles ambiental, funcional o urbanísticamente con el entorno residencial, se plantearán los **traslados a polígonos exteriores al núcleo urbano**, procurando apoyar la viabilidad de dicho traslado mediante recalificaciones controladas y con un programa específico de ayudas.

5.6.3.6. Criterios urbanísticos y de promoción de esta tipología

Planificación urbanística y ordenación:

- Los Minipolígonos locales (PL) serán ordenados directamente en las Planes Generales, mediante, Planes Parciales o Especiales.
- Los módulos de crecimiento y desarrollo podrán ser variables en función de la zona (entre 5 y 10 Has, como media).
- Las ASA se localizarán preferentemente en zonas de accesos a los núcleos, colindantes con las principales vías. Se procurará que tengan un único acceso desde esos viales, evitando la proliferación de accesos directos al vial; para ello, se considerará la posibilidad de viarios de servicio paralelos y conectados a la carretera de acceso a la población.
- Los Minipolígonos Rurales, asimismo, se situarán en localizaciones con accesibilidad directa a las carreteras regionales, disponiendo un acceso controlado y evitando un crecimiento lineal basado directamente en accesos desde la propia carretera.

Planificación y desarrollo de las infraestructuras:

- En general, cada minipolígono hará frente a sus propios sistemas infraestructurales. En el caso de minipolígonos urbanos (ASA) de fachada de carreteras, se considerará la posibilidad de establecer convenios con la Dirección General de Carreteras para la construcción conjunta de viarios de servicio.

Criterios de Promoción:

- La promoción de estos Minipolígonos será, preferentemente, por la vía de Convenio entre los Ayuntamientos correspondientes, la Comunidad Autónoma y, en lo posible, propietarios o promotores privados locales.
- Debe garantizarse una acertada relación entre precios asequibles y correctas calidades de urbanización.

5.6.3.7. Los Parques de Acopio y Almacenamiento (PAA)

Una de las situaciones que vienen demandando soluciones específicas son **cierto tipo de actividades complementarias y extensivas**, generalmente de almacenaje, que requieren grandes superficies al aire libre, con muy escasa edificabilidad: zonas de acopio de materiales, "cementeros" de coches, parques de materiales de construcción, parques de maquinaria, etc. Estos usos raramente suelen incluir actividades de transformación. **La naturaleza económica de estas actividades suele excluir la posibilidad de canalizarlos a suelo urbano o polígonos industriales convencionales:** su demanda de superficie bruta muy alta, y la casi nula necesidad de edificabilidad, unida a la naturaleza complementaria y no directamente productiva de la actividad, determina que raramente puedan hacer frente a los costes de implantación en un suelo urbano. Por otra parte, no son usos que estrictamente necesiten de los servicios clásicos de los suelos urbanos, al menos con los estándares usuales de los mismos, sin embargo se han de considerar los efectos contaminantes en el caso de los cementeros de vehículos con las necesarias acciones de recuperación y envío a reciclado de los mismos.

La salida suele ser, en consecuencia y con mucha frecuencia, la localización más o menos tolerada en suelos periféricos pero accesibles. Y su efecto sobre el medio ambiente, principalmente su impacto paisajístico, suele ser uno de los más determinantes de la degradación de la calidad de los entornos urbanos. En el caso de la Región de Murcia, este tipo de actividades es uno de los que más han originado el recurso de instalaciones en suelo No urbanizable de interés social para su aprobación.

Parte de estas actividades habrá de ser canalizada a polígonos industriales convencionales. Otra, muy ligada a localizaciones muy concretas, y generalmente, de carácter temporal, han de aceptarse en localizaciones aisladas y ligadas a su función. Pero hay otra buena parte de este tipo de actividades que requieren una respuesta novedosa, adaptada a sus características y posibilidades económicas. Estas Directrices, en este sentido, proponen la figura de **los Parques de Acopio y Almacenamiento (PAA)** como iniciativas a experimentar y desarrollar, en línea con la búsqueda de



soluciones funcionales, viables y de bajo impacto. Se trata de áreas de suelo de dimensión media (inicialmente, entre 5 y 10 Has), en las que pueden concentrarse estas actividades, dándoles una ordenación compacta y posibilitando incluso soluciones de gestión y mantenimiento conjunto (por ejemplo, su vigilancia y seguridad).

El aspecto determinante de estos PAA es su localización. Estas Directrices optan por no definir ninguna localización concreta, sino por definir los criterios para su definición:

- Será determinante su bajo impacto paisajístico. Se requerirá, para su aceptación, un Estudio de Impacto Paisajístico, que incluya las medidas correctoras o reductoras del mismo (barreras visuales vegetales, etc.).
- Se localizarán en terrenos accesibles, pero no necesariamente colindantes con las vías regionales principales, con objeto de reducir su impacto visual.
- La red viaria interior y los servicios infraestructurales, en principio, podrán ser desarrollados con bajos estándares de diseño y ordenación.
- La edificabilidad permitida no será nunca superior a 0,05 a 0,10 m²/m² de parcela.

En principio, se desarrollará un PAA de carácter comarcal, y nunca en un Término Municipal en el que no se haya desarrollado un Convenio de Actuación Industrial. De esta forma, se tratará de evitar que se canalicen hacia estos Parques actividades industriales en municipios que no tienen suelo industrial ordenado de carácter preferente.

En todo caso, y habida cuenta de la naturaleza novedosa de estos PAA, se propone desarrollar una primera iniciativa piloto, a partir de la cual generalizar, matizar o descartar su generalización a otras comarcas de la Región.

5.6.4. Las actividades industriales en suelo no urbanizable

5.6.4.1. La detención de las dinámicas de permisividad de asentamientos industriales en suelo no urbanizable, condición imprescindible para la reconducción del modelo industrial murciano

La renovación del actual modelo de asentamientos industriales de la Región de Murcia se basa, en muy buena medida, en la reconducción de las dinámicas de permisividad hacia los asentamientos industriales y de actividades económicas y dotacionales en el suelo no urbanizable. Por sus efectos de hipoteca funcional y ambiental en el territorio, y por el desvío de una parte significativa de la demanda hacia implantaciones irregulares, el acuerdo institucional y social por la detención del proceso de ocupación de suelos especialmente valiosos de la región se sitúa en el centro de las Directrices de Ordenación del Suelo Industrial.

- Crear oferta de suelo competitiva y bien localizada, accesible y ágilmente gestionada.
- Disponer de incentivos y ayudas que reduzcan el desfase de costes de primer establecimiento, para las empresas, entre los suelos rústicos y los ordenados.
- Implantar y aplicar un sistema de normativas especialmente restrictivas a la implantación de nuevas industrias en suelo no urbanizable.
- Garantizar un proceso tanto municipal de limitación de nuevas implantaciones en suelo no urbanizable, en competencia directa con polígonos y actuaciones impulsadas por los propios ayuntamientos, como regional para evitar tensiones supramunicipales por aplicación distinta de estas medidas entre ayuntamientos limítrofes.

5.6.4.2. Criterios sobre asentamientos industriales en suelo no urbanizable

Se restringirán en la medida de lo posible los usos industriales en suelos no urbanizables.

Se aceptarán excepcionalmente en el caso de actividades vinculadas a las actividades primarias, siempre que no puedan trasladarse a polígonos ordenados, se incorporen las medidas correctoras de efectos ambientales y se localicen con criterios de mínimo impacto.

- Las actividades autorizables en SNU, deberían ser aquellas en las que concurren algunas de las siguientes circunstancias:



- Actividades ligadas al aprovechamiento de recursos primarios, agrícolas, extractivos o que por su naturaleza exijan una localización aislada o ubicación concreta.
- Del mismo modo deberán atenderse a criterios específicos de implantación en las industrias y actividades de naturaleza peligrosa que exijan una localización aislada y particularmente las que manipulen sustancias peligrosas³
- La autorización de estas actividades dependerá de las siguientes **condiciones**:
 - No se autorizará ninguna en suelos especialmente protegidos, ni terrenos forestados.
 - Se respetarán los cauces y los terrenos inundables
 - Que no precisen nuevos accesos rodados aunque se pueden plantear la mejora de los accesos existentes y una mejora de la calidad de la urbanización directamente ligada a la actividad.
- Se considerarán, **compensaciones medioambientales**, tales como la reforestación del 50% de la parcela, para disminuir el atractivo del suelo sin cargas urbanísticas y la obligación de costear las infraestructuras básicas que precisen de un modo normalizado, evitando situaciones subestándar.

5.6.4.3. La política de asentamientos industriales en la Huerta

El nuevo Plan General de Murcia destaca la importancia de la Huerta en la conformación de la ciudad, tanto por sus cualidades espaciales, el valor de calidad ambiental, como por el aporte productivo a la economía de la ciudad y revela el altísimo coste urbanístico que supone su expansión. Con carácter general, propone la descentralización mediante grandes espacios urbanos periféricos a la huerta tradicional, apoyados en la maduración de los núcleos de pedanías y en las nuevas áreas de centralidad, difusoras de servicios y elementos de cualificación, estableciendo las acciones que dispongan ofertas alternativas de calidad para el desarrollo de viviendas unifamiliares y naves industriales.

Se propone mantener algunas operaciones de creación de suelo industrial heredadas del PGOU anterior que se hallan en fase de gestión avanzadas, así como concentrar en minipolígonos las demandas más ligadas a la proximidad de núcleos de pedanías. La función de viveros de empresas asumida tradicionalmente por las naves dispersas debe mantenerse pero desplazada a minipolígonos, con sectores creados especialmente.

5.6.4.4. La política de asentamientos industriales en las zonas de nuevos regadíos

La actividad hortofrutícola de reciente desarrollo en los terrenos de **la zona de regadíos del Trasvase** viene presionando por la implantación de un conjunto de actividades directa o indirectamente relacionadas con la misma, la mayoría de las cuales habría de ser canalizada hacia polígonos industriales más o menos convencionales. Se trata de una de las zonas con tensiones más fuertes de la Región en el suelo no urbanizable, y al mismo tiempo, de las de mayor potencial para generar un nuevo tejido de espacio de actividades económicas, cuya puesta en valor ha exigido grandes inversiones y esfuerzos económicos y sociales.

La política a adoptar en esas áreas se basa en **dos líneas de actuación**:

- **Creación de una red de polígonos y minipolígonos hortofrutícolas que provean el tejido productivo de una oferta próxima**, a las actividades agrícolas, sin sobrecostes ni disfuncionalidades de desplazamientos excesivos. Esta malla es una base de oferta suficiente para apoyar una política de disuasión de emplazamientos irregulares.
- **Restricción generalizada de las autorizaciones de actividades industriales en SNU por interés social**. Se limitarán a las actividades de tratamiento hortofrutícola primario (sin grandes transformaciones) en las grandes explotaciones, **mayores de 50 Has**: las instalaciones requeridas se integrarán en la explotación agrícola como una unidad productiva más.

³ Real decreto 1254/1999 de medidas de control de riesgos inherentes a los accidentes graves en que intervengan sustancias peligrosas y Real Decreto 97/2000 sobre determinación orgánica de las medidas previstas en el Real decreto 1254/1999.

5.6.4.5. Criterios básicos de actuación respecto a los enclaves industriales existentes en suelo no urbanizable

Si respecto a las nuevas implantaciones la política general propugnada en estas Directrices es la de máxima restricción, respecto a la multiplicidad de asentamientos industriales y de actividades económicas ya existentes en suelo no urbanizable la política ha de ser necesariamente flexible y adaptada a las condiciones concretas.

El criterio final de intervención será, en definitiva, la **consideración sobre la viabilidad medioambiental y funcional de dichas implantaciones**:

- **Enclaves conceptuados como viables.** En los casos en los que la actividad no suponga hipotecas territoriales irreversibles (de orden medioambiental o funcional), se admite una cierta permisividad sobre su continuidad, siempre condicionada a plazo. Ciertas áreas no irreversibles, pero con estándares insuficientes o deterioradas, provocan situaciones inviables que necesitan una política de rehabilitación y revitalización.
- **Zonas o enclaves conceptuados como inviables.** La oferta debida a situaciones heredadas que se revela inviable por escala, dimensión de la oferta, gestión del suelo, o por falta de funcionalidad en las tipologías elegidas debe ser revisada para su adecuación o incluso eliminación o traslado. En estos casos, se articularán programas específicos para posibilitar el traslado de la actividad y eliminación de la instalación contaminante o inviable, en un marco convenido entre administraciones, propietarios y arrendatarios.

5.7. Tipología de espacios y actividades industriales y económicas en razón de sus usos y actividades dominantes: áreas especializadas

5.7.1. Los Parques especializados de Actividades Económicas para la Región de Murcia

5.7.1.1. Los Parques especializados de Actividades Económicas, en el proceso de cualificación de la oferta de suelo de actividades económicas en la Región de Murcia

Aunque el **concepto de Parques especializados o temáticos** es siempre ambiguo, pueden definirse como toda promoción urbana que concita en un mismo espacio una actividad productiva completa (creación, manipulación, gestión, promoción, comercialización y venta) centrada en torno a un tema o sector económico concreto.

Los Parques especializados de actividades económicas responden al proceso de cualificación funcional y competitividad del espacio de actividades económicas de la última década, a la superación del espacio multifuncional descualificado, y **obedecen estructuralmente a un esquema común**:

- Áreas de concentración “vertical” de empresas del mismo sector, con efectos sinérgicos y potenciamiento de su repercusión en el mercado.
- Espacios de calidad urbanística y de medio ambiente productivo.
- Complementación con servicios comunes convencionales y de alto valor añadido.

5.7.1.2. Tipologías de Parques especializados

Las variantes internacionales de parques empresariales especializados o temáticos es muy amplia: Parques Tecnológicos, Parques de I+D, Parques Comerciales, Parques de Ocio, Parques Empresariales, Centros de Negocios, Telepuertos, Plataformas y Centros Logísticos, etc.

En la Región de Murcia, y en el marco de estas Directrices, los tipos de espacios especializados a analizar e impulsar son básicamente tres:

Tipología	Localización	Tipología	Localización	Tipología	Localización
Parques Tecnológicos y Científicos	<ul style="list-style-type: none"> Parque Científico de Murcia, asociado o relacionado con el CAEDI Campus Cabezo Cortado de Murcia. Parque Tecnológico de Fuente Álamo: en el CAEDI de General Eléctric – Fuente Álamo. 	Parques empresariales de calidad	<ul style="list-style-type: none"> Espinardo, en el CAEDI Campus – Cabezo Cortado Camachos, en la segunda fase de desarrollo, dentro del CAEDI de Los Camachos A definir posibles localizaciones en los CAEDIs de Murcia Oeste, Lorca – Puerto Lumbreras y Lorquí – Serreta 	Parques y Plataformas Logísticas	<ul style="list-style-type: none"> CAEDI de Los Camachos y Escombreras (dársena de Escombreras) Centro de Transportes de Murcia, en el CAEDI de Murcia Oeste

5.7.2. Los Parques Tecnológicos: potencialidades en la Región de Murcia a corto y largo plazo

5.7.2.1. Los Parques Tecnológicos: definición y condiciones de viabilidad

Un Parque Científico o Tecnológico es, según la definición de la Asociación Internacional de Parques Científicos, un espacio, físico o cibernético, gestionado por un equipo especializado de profesionales que se ocupa de proporcionar servicios de valor añadido, y cuyo principal objetivo es mejorar la competitividad de su región o territorio de influencia, estimulando una cultura de la calidad y la innovación entre las empresas e instituciones a él asociadas, organizando la transferencia de conocimiento y tecnología desde sus fuentes a las empresas y al mercado, y fomentando activamente la creación de nuevas empresas innovadoras mediante procesos de incubación y centrifugación de ideas y empresas (spin-off).

El éxito de todo Parque Tecnológico está condicionado por la existencia o no de una serie de aspectos endógenos. Destacan los siguientes:

- Existencia de un entorno empresarial rico, formado por empresas competidoras y complementarias, de diferente tamaño y tanto establecidas como emergentes.
- Sistema de comunicaciones desarrollado, tanto intrarregionales como con el exterior.
- Presencia de universidades y centros de investigación y de adecuadas interrelaciones con el sector privado y empresarial.
- Buenas condiciones residenciales.

También son de gran importancia los condicionantes exógenos a la Región para la viabilidad del proyecto de un Parque Tecnológico, principalmente a causa de la competencia ejercida por otras regiones del país, en concreto por:

- Competencia con otros Parques Tecnológicos
- Política fiscal y de incentivos a la inversión
- Facilidades de financiación
- Costes regionales

5.7.2.2. El Parque Tecnológico Fuente Álamo

El Parque Tecnológico Fuente Álamo es el primer Parque Tecnológico de la Región de Murcia, por lo que tanto sus servicios, como sus instalaciones serán de una excelencia superior, ya que servirá como tarjeta de representación no solo a nivel nacional, sino a nivel internacional de la Región de Murcia. El parque Tecnológico Fuente Álamo, será promovido y gestionado por una S.A., con la consiguiente composición accionarial: Instituto de Fomento, M.Torres Ingeniería de Procesos, CajaMurcia, CAM. Con el 25% de inversión cada entidad. Además, se encuentran representados en el consejo de Administración, la Universidad Politécnica de Cartagena.



Imagen de ordenación del Parque Tecnológico de Fuente Álamo



En la actualidad el PTFA cuenta con una superficie de 45 Hectáreas y será ampliado hasta un total de 80 Ha. La edificabilidad que pose el parque es del 0,5 m²/m², existiendo un elevado porcentaje de zonas verdes.

El PTFA dispondrá de un plan de excelencia que abarcará todos los servicios para las empresas instaladas en él, con especial atención a las comunicaciones. Tendrá elementos de última tecnología como transmisión de datos vía ondas de radio y fibra óptica, además de otra serie de servicios como son el de guardería, depuración de aguas dentro del parque para su posterior reutilización interna, áreas deportivas, restauración, y servicios hoteleros, junto con la posibilidad de elegir entre diferentes operadores de telefonía en función de la demanda de cada cliente. Estos servicios serán de primer nivel para estar en consonancia con el entorno del parque y de las empresas que lo conforman.

Todo el mantenimiento se llevara acabo por una entidad conservadora creada para la gestión del propio parque la cual ofrecerá todos los servicios antes citado, y se encargara de ofrecer tanto las mejores opciones en cuanto a precios como a servicios.

El PTFA contara con dotaciones e instalaciones de excelencia como edificios de espacios comunes, incubadora y vivero de empresas, y centro de transferencia. La primera empresa ubicada es M.Torres Ingeniería de Procesos, la cual está orientada hacia el sector aerospacial, y las energías renovables. Algunos de los sectores hacia los que se van a dirigir las acciones del parque, son: mecánica de precisión, industria energética y medioambiental, tecnologías de la comunicación e información.

El objetivo del PTFA es que se instalen empresas que desarrollen una importante labor de I+D+I, de forma que este parque se aporte un valor añadido a la propia empresa y a los productos que ella comercializa.

5.7.3. Parques de Actividades Económicas (PAE) como Parques empresariales multifuncionales de calidad

5.7.3.1. El concepto de Parque de Actividades Económicas (PAE)

Las Directrices propugnan la promoción **de Parques de Actividad Económica (PAE)**, como espacios no estrictamente especializados sino multifuncionales, si bien coinciden con los Parques temáticos en una serie de condiciones generales de calidad.

Las características básicas de estos Parques de Actividad Económica serían las siguientes:

- Alta calidad de las condiciones de accesibilidad, tanto viaria como, en lo posible, a modos de alta velocidad (Aeropuerto, Alta Velocidad, etc.).
- Alta calidad urbanística y del medio ambiente empresarial: densidades medias, buen urbanización, calidad de oferta de aparcamientos, ajardinamiento, señalización, etc.
- Existencia de edificaciones con servicios comunes: Centro Administrativo-Comercial, servicios convencionales, etc.
- Buena calidad de infraestructuras y de telecomunicaciones: zonas de telecomunicaciones avanzadas
- Restricción de usos respecto al carácter contaminante de las actividades
- Unidad de gestión: mantenimiento y explotación de servicios comunes, vigilancia, etc.
- Compatibilidad de actividades de oficinas, almacenaje, montaje y producción, excluyendo las actividades contaminantes

5.7.3.2. Propuesta de desarrollo de Parques de Actividades Económicas en la Región de Murcia

En la Región de Murcia, esta oferta intermedia entre los actuales polígonos y los futuros parques avanzados constituye **una buena estrategia de mejora general del espacio regional.**



La propuesta de desarrollo de dicha oferta sería la siguiente:

- Promoción a corto plazo de **dos Parques de Actividades Económicas (PAE)**: uno en Murcia (El Espinardo, en el CAEDI Campus - Cabezo Cortado), y otro en Cartagena (en terrenos de Los Camachos, en el CAEDI Cartagena - Camachos).
- Promoción de ambos PAE con un dimensionamiento total discreto (unas 30 Has, desarrollable por fases), acotando los riesgos comerciales.
- Previsión de crecimiento modular de la oferta a medio - largo plazo, bien en la misma tipología de espacio (PAE).

5.7.4. Estructuración Logística de la Región: desarrollo de espacios jerarquizados y especializados

5.7.4.1. La opción estratégica del Eje logístico Murcia-Cartagena

La estructura logística de la Región de Murcia está polarizada básicamente en dos nodos, Murcia y Cartagena, relativamente aislados entre sí. En efecto, **el Eje Logístico Murcia-Cartagena todavía no está suficientemente consolidado**, a pesar de las mejoras.

El enlace viario de Cartagena con la red nacional se realiza a través de Murcia (autovía Cartagena - Murcia) que proporciona la comunicación con el interior peninsular por medio de la A-3 (Madrid - Albacete - Murcia - Cartagena), y con el área mediterránea por medio de la autovía Cartagena-Alicante.

La A-7 conecta la ciudad de Murcia con todo el Arco Mediterráneo, desde Almería hasta Barcelona. Este itinerario tiene carácter de autovía desde Almería a Alicante y a partir de aquí se convierte en autopista de peaje.

Por una parte, el área de Murcia concentra todas las actividades logísticas y de transporte ligadas al consumo y a las actividades económicas endógenas propias de la Región: agrícolas, agroalimentarias, etc.

Por otra, el Puerto de Cartagena está muy ligado a la industria local, con un hinterland reducido al entorno portuario y regional, si bien se está consolidando, junto a Huelva como uno de los mayores puertos de entrada del gas procedente de África y como polo de producción energética de carácter nacional:

- La zona industrial de Cartagena, próxima al puerto, constituye el principal centro generador de tráfico: graneles líquidos, fertilizantes, gas, etc.
- Las conservas y productos de alimentación exportadas a través de Cartagena proceden mayoritariamente de las fábricas de conservas vegetales situadas en las vegas del Segura y del Guadalentín, y en volumen muy reducido de Alicante, y constituyen la mayor parte del tráfico de contenedores movido en el puerto.

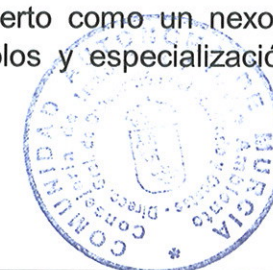
Hasta el momento, el transporte y la logística en Cartagena y Murcia se han desarrollado de forma independiente y sin buscar la coordinación: pero, por separado, ambos polos no reúnen el potencial suficiente y se debilitan sin poder contrarrestar la dinámica de polos próximos y más fuertes:

- La amenaza de consolidar al Puerto de Cartagena como un puerto-isla dentro de su Región, puede ser invertida y transformada en una oportunidad por el potencial, tanto para el puerto como para la Región, que se ofrece de la mutua apertura.
- La iniciativa en estudio del nuevo aeropuerto regional puede actuar de nexo de interconexión de los dos polos logístico y de especialización y complementariedad de estos.

La materialización del Eje Logístico Murcia-Cartagena, como integración de ambos polos y de los diferentes modos de transporte, es una necesidad y **condición básica de competitividad de la Región Murciana** frente a otros polos de concentración logística. Mediante las oportunas conexiones infraestructurales y de servicios, se llevará a cabo un refuerzo de los dos polos y el eje en su conjunto

1. El "polo" de Cartagena, centro de la logística industrial, de gas y energía y granelera
2. Centro comarcal de distribución
3. Captación para Cartagena de parte de la logística de distribución del área turística
4. Futuro desarrollo de la logística vinculada a la producción agrícola comarcal
5. El "polo" de Murcia, centro de la logística de distribución regional
6. Consolidación del hinterland regional en torno al eje Cartagena - Murcia, y progresiva ampliación exterior parcial del hinterland
7. Apoyo a las exportaciones: Cartagena, el Puerto de la Región Murciana
8. Captación parcial de importaciones de la Región por el Puerto de Murcia
9. Interrelación funcional de las industrias y el resto de la Región

El nuevo aeropuerto como un nexo de unión entre los dos polos y especialización para la carga aérea



5.7.4.2. Los centros logísticos principales: el CIT de Murcia

Murcia constituye el extremo sur de la Red Transeuropea de Transporte Combinado de la Unión Europea. La materialización del Eje Logístico Murcia-Cartagena, como integración de ambos polos y de los diferentes modos de transporte, es una necesidad básica de competitividad de la Región Murciana frente a otros polos de concentración logística del Arco Mediterráneo. El Centro Intermodal del Transporte de Murcia (CIT) será la infraestructura intermodal que proporcione la competitividad necesaria al sector de transporte y a los productos de la Región.

Murcia es una región básicamente exportadora, en la que el ferrocarril es el modo de transporte minoritario de mercancías. El sector del transporte y la logística se concentra en el área de la capital. La progresiva ampliación de funciones y servicios prestados por los operadores de transporte, especialmente la paulatina reconversión de éstos en operadores multimodales, da lugar a la necesidad de contar con infraestructuras que faciliten el uso más adecuado de cada modo. **La Intermodalidad, por lo tanto, constituye una opción imprescindible de competitividad regional para el futuro.**

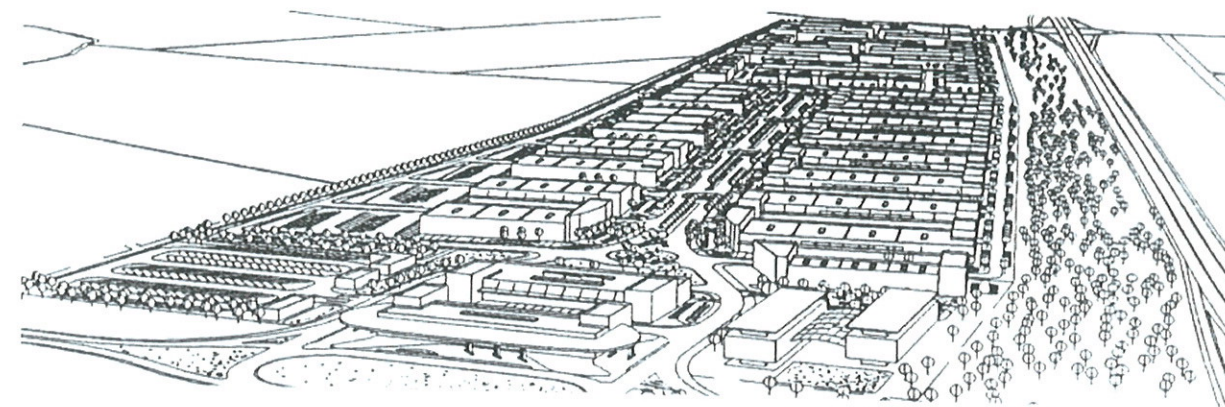


Imagen del CIT de Murcia. (Fuente: SPIM)

El CIT es la respuesta a las necesidades actuales y futuras del sector: accesibilidad a todos los modos de transporte, localización regional y nacional privilegiada, instalaciones físicas de calidad y diseño idóneos, infraestructura de telecomunicaciones, nuevas tecnologías, etc. Su incidencia, tanto en su entorno urbano-territorial como en la economía regional, será muy positiva.

La zona seleccionada para el CIT se enmarca dentro del CAEDI del Oeste, el área de mayor actividad económica de la capital. El CIT se desarrollará en un sector de 82 has (que se desarrollará por fases), localizado en el término municipal de Murcia. El área, con acceso directo a la autopista de circunvalación en el tramo Alcantarilla - El Palmar, es próximo a la estación ferroviaria de Nonduermas, estación de mercancías y terminal intermodal de Murcia, y al Polígono Industrial Oeste.

El CIT, que está funcionalmente estructurado en tres áreas diferenciadas (Área de Servicios, Área Logística y Área Intermodal) supondrá la concentración de operadores logísticos y de transportes, y de servicios asociados.

La integración intermodal de la Estación de Nonduermas y el CIT, va a favorecer y permitir la integración y complementariedad de los servicios aduaneros, ya que éstos se localizan en la primera. 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. La conexión viaria entre la estación y el CIT quedaría establecida mediante un enlace situado al este del CIT, y que conectaría por la parte meridional de la estación mediante una vía de circunvalación de ésta.



5.7.4.3. Los centros logísticos principales: estrategia para el desarrollo de la oferta logística en Cartagena y su Puerto

El área de Cartagena se manifiesta como un área contradictoria como emplazamiento de actividades logísticas. Cartagena no posee una base de partida (tráficos, actividad económica endógena) para aspirar a desarrollarse a corto plazo como gran centro de distribución, **pero puede y debe marcarse otras metas de desarrollo logístico.**

LIMITACIONES Y POSIBILIDADES DE CARTAGENA COMO CENTRO DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS	
LIMITACIONES	POSIBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Escaso flujo de contenedores que registra el Puerto de Cartagena es bajo y no se esperan fuertes crecimientos.• Naturaleza de esos flujos que son, básicamente, de exportación.• Cartagena no es el Centro Logístico de Gravedad regional.• Debilidad de la estructura comercial y empresarial local• No existe integración de las actividades industriales y graneleras.• Carencias en la estructura de logística básica• Fuerte desarrollo de la actividad de importación de gas	<ul style="list-style-type: none">• Las vinculadas a la integración y desarrollo de los flujos industriales y graneleros.• La actividad comarcal (productiva y de consumo), de una población de 200.000 habitantes.• La base de partida de flujos existentes de contenedores.• La existencia previa de iniciativas de desarrollo de actividades logísticas básicas (Depósito Franco)• Consolidación como uno de los mayores polos de importación de gas y de producción energética.• Desarrollo de nuevas actividades generadas por las implantaciones de los CAEDI's del área

Hasta el momento, el transporte y la logística en Cartagena y Murcia se han desarrollado de forma independiente y sin buscar la coordinación: pero, por separado, ambos polos no reúnen el potencial suficiente y se debilitan sin poder contrarrestar la dinámica de polos próximos y más fuertes:

La amenaza de consolidar al Puerto de Cartagena como un puerto-isla dentro de su Región, puede ser invertida y transformada en una oportunidad por el potencial, tanto para el puerto como para la Región, que se ofrece de la mutua apertura.

La materialización del Eje Logístico Murcia-Cartagena, como integración de ambos polos y de los diferentes modos de transporte, **es una necesidad y condición básica de competitividad de la Región Murciana** frente a otros polos de concentración logística. Mediante las oportunas conexiones infraestructurales y de servicios, se llevará a cabo un refuerzo de los dos polos y el eje en su conjunto

El "polo" de Cartagena es:

- el centro de la logística industrial y granelera;
- centro comarcal de distribución;
- un punto de captación de parte de la logística de distribución del área turística;
- el Puerto de la Región Murciana.

La estrategia sería **consolidar actividades de logística básica en Cartagena, con perspectivas de desarrollar a largo plazo actividades logísticas avanzadas, y potenciar el rango logístico del Eje Cartagena-Murcia como plataforma subregional en el Arco Mediterráneo.** Es posible, con este fin, la promoción de un área de calidad, el **Centro Logístico de Cartagena (CLC)**, de concentración de oferta de distintos tipos (suelo, naves, servicios comunes) que sirva de referencia comarcal al desarrollo de servicios logísticos.

Ante la dificultad de concentrar en una única zona las actuaciones logísticas, se propone que el Centro Logístico de Cartagena se desarrolle **a largo plazo**, como un complejo basado en **tres polos de oferta, con distintas limitaciones.** La estrategia sería **consolidar actividades de logística básica (de**



graneles y de distribución) en Cartagena, con perspectivas de desarrollar a largo plazo actividades logísticas avanzadas, y potenciar el rango logístico del Eje Cartagena-Murcia como plataforma subregional en el Arco Mediterráneo.

Se propone la promoción de un área de calidad, el **Centros Logístico de Cartagena (CLC)**, de concentración de oferta de distintos tipos (suelo, naves, servicios comunes) que sirva de referencia comarcal al desarrollo de servicios logísticos. Este área, que no puede ser denominada (ni por dimensionamiento ni por funcionalidad) como "Distripark" o "Zona de Actividades Logísticas", podría evolucionar a medio-largo plazo hacia una diversificación y especialización de servicios y funciones. El proyecto que se plantea es una **infraestructura dirigida fundamentalmente a la logística portuaria básica, pero también al transporte y la logística terrestre** comarcal, que incida beneficiosamente en el desarrollo del Puerto fidelizando tráfico y generando nuevos, y cuyo efecto positivo se extienda a la economía de la zona, reforzando la estructura logística de Cartagena. El objetivo es el de crear un **polo de desarrollo de actividades logísticas terciarias**.

Los Camachos como zona alternativa para la ubicación de actividades logísticas relacionadas con el Puerto

Las dinámicas de ocupación y colmatación de los espacios portuarios ha llevado a plantear en diversos puertos la necesidad de actuaciones separadas de su entorno inmediato. Surgen así los **polígonos relacionados con instalaciones de almacenaje de apoyo a la actividad portuaria, que se constituyen como una zona de actividades de segunda y tercera línea, relacionadas con otros espacios productivos**.

El Polígono de Los Camachos, con 610 has de suelo bruto, y a una distancia aproximada de 10 km. desde la Dársena de Escombreras, es un complejo multifuncional de escala interregional, reserva estratégica de suelo industrial en oferta para grandes demandas suprarregionales vinculadas directamente al Puerto.

Se trata ahora de evaluar la posible localización en los Camachos:

- de una **Zona de Actividades Logísticas** Extraportuarias o **Parques de Distribución**, con actividades productivas compatibles tipológica y ambientalmente con la logística, con tipologías abiertas, para clientes múltiples o unitarios;
- utilizando el **potencial de las instalaciones ferroviarias del puerto**;
- con posibles **parques proveedores** de algunas industrias;
- compatible con **Parques de actividades industriales** relacionadas con el Puerto, con posibilidad de integración de **terciario asociado**;
- **siempre bajo la perspectiva de la importancia de Los Camachos como un suelo para actividades económicas, dotacionales e industriales que está en proceso de ordenación urbanística y gestión en un primer sector, con el que lograr la máxima integración.**

5.7.4.4. Oferta logística de segundo nivel en la Región: los Centros de Servicios de Transporte

Para completar la estructuración de los servicios del transporte y logística, se propone la creación de una nueva escala de Centros en ciudades medias regionales (Lorca - Puerto Lumbreras, Cieza, Jumilla), **los Centros de Servicios al Transporte**⁴, que se conciben como **infraestructuras de servicios al transporte de mercancías** complementarias a las infraestructuras viarias. Su objetivo básico es el de cubrir las necesidades de espacios de aparcamiento y de servicios complementarios, de los vehículos de mercancías, en tránsito y residentes en las poblaciones en que se inscriben, liberando a éstas del tráfico de dichos vehículos.⁵

Estas infraestructuras elementales pudieran evolucionar, en ciertos casos, hacia centros más complejos creando **polos de desarrollo de actividades terciarias**, nucleados en torno a los servicios a los transportistas. En este sentido, es preciso contemplar actualmente su posibilidad de expansión,

⁴ Equivaldrían a los Centres Routiers en Francia.

⁵ La dotación de aparcamientos municipales de camiones subvencionados por la D.G. de Transportes y Puertos se encuentra recogida en el Capítulo 1 del documento: "Actualización de la base informativa y del Avance de Directrices " Fase I.



principalmente en el caso de Lorca - Puerto Lumbreras, dada su posición estratégica como cabecera de distribución de Andalucía Oriental y tercera ciudad de la región.

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

- En la implantación de este tipo de áreas especializadas es decisiva la **selección de emplazamientos estratégicos** en nudos de comunicaciones que, aún carentes de un hinterland propio de importancia, posean una situación en la red viaria que les confiera cierta potencialidad en el sistema de distribución de mercancías.
- La accesibilidad respecto a las vías de gran capacidad, a las que sirve, es un factor esencial en el éxito de estos Centros.
- Además de servir al tráfico de tránsito, los Centros desempeñarán las funciones urbanas complementarias de aparcamientos y servicios a los vehículos pesados residentes en la zona.
- **La necesidad de suelo** es muy inferior a la de los otros niveles de Centros, pero deberá contemplar la posibilidad de ampliar a otras actividades complementarias a partir de un núcleo de servicios que actúe como "motor" del Centro.
- **El esquema funcional** del Centro incluirá las siguientes funciones básicas: Área de Servicios al Vehículo, Área de Servicios a las Tripulaciones, y, eventualmente, con muy reducido tamaño, centro de almacenamiento y fraccionamiento.
- **El dimensionamiento** estimativo de este tipo de Centros se sitúa entre las 3 y las 5 Ha.







Capítulo 6.

Esquema del
Modelo Territorial
de Suelo Industrial
de la Región de
Murcia y
Estrategias del
espacio industrial
regional por áreas
funcionales

Capítulo 6. Esquema del Modelo Territorial de Suelo Industrial de la Región de Murcia

6.1. Propuestas estratégicas de ordenación territorial del espacio industrial de la Región de Murcia

El nuevo modelo territorial cualificado de espacio industrial se basa en los siguientes grandes conjuntos de propuestas territoriales estructurantes:

I. **Concentración de la oferta competitiva de la Región: la comarca de la Huerta de Murcia y Cartagena, principales zonas de industrialización regional**

El modelo propuesto confirma y estructura como principal opción industrial regional a las zonas de Murcia y su Huerta y Cartagena, como zonas que van a concentrar un elevado porcentaje (hasta un 70%) de la nueva oferta de suelo industrial de la Región, con actividades industriales y servicios de valor añadido, y principales apuestas de competitividad regional para la captación de iniciativas e inversiones de carácter exógeno.

Estos ámbitos y focos estratégicos de localización industrial y actividades, que continúan consolidándose como áreas de concentración de actividades y de integración en las dinámicas más avanzadas del Eje Mediterráneo, están reforzadas por el papel de nodos de la futura red de alta accesibilidad tripolar (aeropuertos, autovías-autopistas y alta velocidad) y puntos de contacto entre la empresa, instituciones y redes de conocimiento, se configuran en el modelo como ámbito donde se localizan las actuaciones estratégicas regionales en el suelo de actividades económicas.

A. La comarca de la Huerta de Murcia - Murcia y Molina de Segura:

Espacio industrial central de la Región para la consolidación de nuevos espacios de actividades económicas y dotacionales supralocales, en la transformación –desde la actividad industrial regional tradicional- hacia en un nuevo modelo de desarrollo basado en las actividades productivas competitivas en el contexto europeo:

1. Dotación con nuevos espacios competitivos a escala suprarregional, áreas logísticas, empresariales, tecnológicas, avanzadas.
2. Concentración y clarificación de la oferta, con puesta en marcha de los grandes proyectos.
3. Mejora funcional de infraestructuras de accesibilidad y servicios
4. Disposición de alternativas de desarrollo a corto, medio y largo plazo.
5. Rehabilitación de los tejidos industriales, y dinamización de las áreas de centralidad.

B. Cartagena:

Reafirmación de Cartagena como municipio de actividades económicas de primer rango regional en base a la localización de actividades económicas relacionadas con el Puerto, Escombreras y el nuevo Aeropuerto de la Región, e integración estratégica en el conjunto del Campo de Cartagena - Fuente Alamo - Mar Menor . La superación del carácter histórico de “enclave exógeno” se fundamenta en dos “tensiones” de interrelación y vinculación con su entorno, a corto y medio-largo plazo:

1. Dinámicas de vinculación con las actividades económicas endógenas de la zona (industriales, en Cabezo Beaza, Fuente Alamo, Campo de Cartagena, y turísticas o multisectoriales en La Ribera, y La Manga), y a través de ella al Eje Mediterráneo costero, ampliándolo hacia el oeste.
2. Creación de una necesaria interrelación con Murcia, el centro regional y el eje del Guadalentín.

II. **Corredores de desarrollo industrial: Los ejes dinámicos regionales de interrelación con el entorno regional**

En una segunda escala del modelo de suelo industrial, de difusión industrial e interrelación entre áreas será necesario articular en el modelo la consolidación y mejora de los ejes y corredores de desarrollo industrial.



A. El Eje del Guadalentín:

Constituye una importante apuesta regional de desarrollo a medio plazo, aprovechando la gran dinámica de extensión del Eje Mediterráneo hacia Andalucía Oriental. La estrategia de desarrollo territorial en este eje se basa en las propuestas siguientes:

1. Consolidar el foco industrial y de actividades económicas al oeste, Lorca-Puerto Lumbreras, de gran proyección futura como cabecera de todo el corredor y de actividades en un amplio hinterland que abarque también al borde Este de Andalucía Oriental, aumentando la tensión del desarrollo del Eje.
2. Estructuración de la dinámica del eje mediante polos de segundo y tercer nivel a lo largo del mismo, consolidando la calidad de los existentes (Alhama), y reforzando los incipientes (Totana, Librilla)
3. Difusión regional del desarrollo a partir de este eje y conexión de las relaciones de éste con el área del Campo de Cartagena y especialmente con Murcia y su entorno.

B. El Eje de la Vega Alta del Segura:

Aunque este eje es actualmente menos pujante que el del Guadalentín, se impulsarán nuevos desarrollos para apoyar la dinámica que vincula la Región al centro peninsular, reactivadas en los últimos años por las dinámicas en la Vega Media y por la nueva autovía Murcia-Albacete (A-30).

1. Potenciamiento de polos en el norte y centro para facilitar la dinámica de difusión: Blanca, Abarán y Cieza.
2. Facilitar los procesos de difusión hacia el Altiplano, y de consolidación de la conexión transversal con la autovía A-30 y carretera N-301 principalmente a partir de la futura canalización de tráfico por las carreteras N-344 y C-3314.

C. El Eje del Altiplano:

Eje con dos Polos industriales, Yecla y Jumilla, conectado al eje industrial del Vinalopó, en Alicante, pero marginado de las zonas atractivas para la inversión exógena en la Región.

1. A corto y medio plazo, consolidar de una oferta competitiva, racionalizada, concentrada y mantenible en cada una de las dos poblaciones, y estructurar la relación Yecla - Villena.
2. A largo plazo, y en función de la evolución e impactos de la apertura de la Autovía Murcia – Cieza (A-30), pueden abrirse oportunidades de integración de Jumilla con su entorno, conectando la dinámica Yecla - Villena con la del Eje de la Vega del Segura (en Cieza y en Blanca).

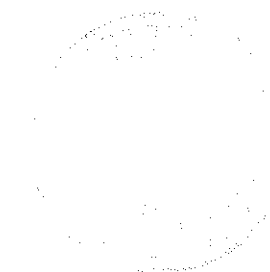
III. Ejes y actuaciones de reequilibrio territorial. Focos selectivos de industrialización.

Junto a las principales propuesta de oferta regional, las Directrices propugnan una serie de actuaciones de carácter reequilibrador del territorio, en torno a tres grupos de propuestas:

A. Áreas de carácter comarcal y cabeceras de desarrollo (segundo nivel)

Nuevos Polígonos Industriales y Zonas industriales que amplíen la oferta en ejes y enclaves de industrialización y servicios en las zonas menos desarrolladas

- El Eje del Noroeste - Río Mula, como eje de difusión de servicios y actividades desde Murcia vinculados a la Autovía del Noroeste C-415.
- Áreas de actividad muy vinculadas a la Autovía del Noroeste.
- Jalonado por Minipolígonos y actuaciones que faciliten la aparición de la demanda.
- Apoyado diferencialmente respecto a otras actuaciones regionales.
- Los enclaves de la Comarca Oriental: racionalización local de la oferta y potenciamiento de dinámicas de interrelación con poblaciones y ejes próximos.



B. Áreas de desarrollo local (demanda endógena)

Nueva oferta local generalizada: dotaciones de Minipolígonos o Áreas de Actividades y Servicios en núcleos menores de población, para facilitar la proximidad de una oferta básica al conjunto del territorio.

C. Propuestas de incentivación complementaria a la localización en áreas menos favorecidas: ayudas especiales, diversificación de la oferta, etc.

IV. Contención de desarrollos industriales fuera de los ámbitos preferentes y exclusión de la actividades industriales en ámbitos de la Región.

Frente a la permisividad del modelo actual, se propugna la contención de autorizaciones de actuaciones industriales en suelo no urbanizable. Las líneas de actuación para contrarrestar las tendencias a implantación fuera de polígonos ordenados son las siguientes:

A. Restricción de actividades en suelo no urbanizable y contención en suelo no sectorizado.

- Normativa general restrictiva de actividades industriales en suelo no urbanizable, limitada a actividades agrícolas o extractivas, canalizando las demandas realmente necesarias en suelo no urbanizable.
- Limitación de las actuaciones en suelo urbanizable no sectorizado.
- Actuaciones coordinadas por los Ayuntamientos y por la Comunidad Autónoma evitando “efectos frontera” entre municipios, con una visión supramunicipal de la oferta regional de suelo regular frente a la competencia de las iniciativas aisladas en el territorio.

B. Exclusión de implantaciones en las áreas a preservar por sus características y especial valor.

Señalando, de forma normativa, las áreas de exclusión

- Naturales
- Medioambientales

V. Identificación de Reservas potenciales de suelo para actividades económicas y ámbitos territoriales de espacial protección frente a implantaciones industriales no vinculados al medio

Delimitación de reservas estratégicas a largo plazo en los puntos de tensión relacionados con los sistemas territoriales, y en el entorno de los principales polígonos del modelo de suelo industrial.



- CAEDI
- Zonas Industriales
- Minipoligonos
- Zonas de desarrollo industrial

6.2. Sistemas Territoriales de espacios industriales: las Zonas y Subzonas de desarrollo y difusión industrial (Ejes y Focos)

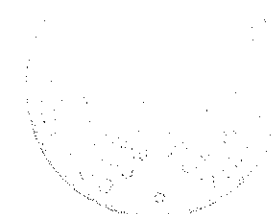
El conjunto de actuaciones y espacios industriales y de actividades económicas de la Región de Murcia está articulado en una serie de Zonas de desarrollo y difusión industrial, sistemas territoriales de focos y ejes industriales funcionalmente próximos e interrelacionados.

Las Directrices estructuran la Región en seis Zonas de desarrollo y difusión industrial, a la que se añaden otras dos constituidas por enclaves urbanos con desarrollos industriales. En las Zonas existen a su vez sistemas territoriales homogéneos, de menor escala y, que se distinguen como subzonas funcionales.

Sistemas Territoriales de Espacios Industriales

Zonas de Desarrollo y Difusión Industrial	Subzonas
Zona I: La Huerta de Murcia – Vega Media del Segura	<ul style="list-style-type: none"> A. Lorquí - Molina de Segura - Murcia Norte B. Cinturón de la Vega Media del Segura (Ceutí - Alguazas - Las Torres de Cotillas) C. El Suroeste (Alcantarilla - Murcia Oeste) D. La Huerta tradicional
Zona II: Campo de Cartagena-Mar Menor	<ul style="list-style-type: none"> A. Entorno del Mar Menor : San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, Cabo de Palos B. Torre Pacheco y Áreas del Campo de Cartagena C. Cartagena - La Unión D. Enclaves de Fuente Álamo y General Electric Plastics
Zona III: Valle del Guadalentín	<ul style="list-style-type: none"> A. Alto Guadalentín (Puerto Lumbreras – Lorca) B. Bajo Guadalentín (Totana - Alhama de Murcia - Librilla)
Zona IV: Vega Alta del Segura - Valle Bajo del Ricote	<ul style="list-style-type: none"> A. Cieza B. Blanca-Abarán C. Valle Bajo del Ricote
Zona V: Eje del Noroeste - Río Mula	<ul style="list-style-type: none"> A. Noroeste (Caravaca - Cehegín – Bullas) B. Río Mula C. Moratalla y Calasparra (enclaves)
Zona VI: Eje del Altiplano	<ul style="list-style-type: none"> A. Yecla B. Jumilla
Zona VII: Enclaves de la comarca Oriental	<ul style="list-style-type: none"> A. Enclave de Fortuna B. Enclave de Abanilla
Zona VIII: Enclaves del Litoral	<ul style="list-style-type: none"> A. Enclave de Águilas B. Enclave de Mazarrón





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

6.3.1. Carácter funcional de la Zona I en el conjunto de la Región

Murcia y la Zona de la Huerta constituyen el centro regional y punto de relación entre ámbitos interregionales

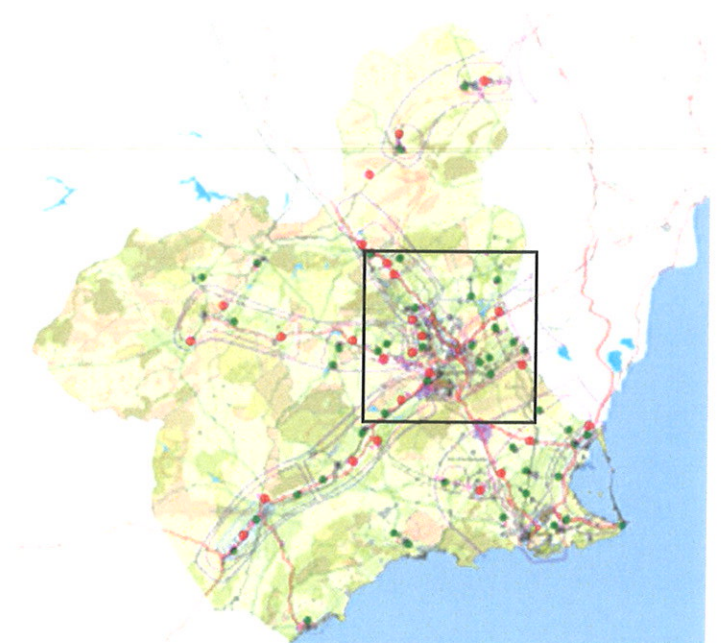
- La estructura radial de la Región, a pesar de que está en un proceso de evolución, hace que en Murcia se articulen el Arco Mediterráneo, del que puede ser considerado un nodo industrial o “estribo sur”, con relaciones especialmente cercanas con el corredor de Alicante, el inicio de los corredores hacia Andalucía a través de la A-7 (Almería) y la N-340 (Granada), y la entrada a la meseta a través de Albacete.
- Murcia, y en general la Zona de la Huerta, participa plenamente de las dinámicas mediterráneas, extendiendo su radio de influencia más allá de los límites provinciales. El carácter funcional de éste área es central en la Región, y de “vanguardia” para la evolución del conjunto del modelo industrial y de servicios de la Comunidad.

El conjunto de los procesos de industrialización y servicios de la Zona está polarizado por la actividad e influencia de la capital, Murcia.

- Zona de industrialización tradicional, focalizada principalmente en los sectores de transformación hortofrutícola, concentra un 42% del total de los suelos industriales de la Región. (Comprados y urbanizados en oferta). De este porcentaje, el Municipio de Murcia acapara el 49%, seguido de Molina de Segura, con un 14%.
- La creciente integración de la Zona como área metropolitana diversifica las relaciones entre los municipios del entorno, y ha favorecido la creación de un conjunto de parques industriales cualificados y competitivos.

La Zona seguirá manteniendo el papel de cabecera regional de servicios, favorecida por la posición central en la red de comunicaciones de la Región.

- Murcia, la zona de la Huerta y las fachadas de los corredores de comunicación, son el centro actual de articulación de servicios añadidos de la región, y el más importante foco de actividades de origen exógeno relacionadas con el Eje Mediterráneo; esta posición va a seguir manteniéndose en el futuro, matizada por la creciente incorporación del litoral, dotado de nuevas infraestructuras de comunicación, al Eje Mediterráneo.
- Esta Zona precisa avanzar en la consecución de un nuevo modelo de desarrollo basado en las actividades productivas (industriales y logísticas) competitivas en el nuevo contexto europeo, sobre la base de la transformación agraria y de la industrialización inducida y en la centralización de actividades de servicios, y fundamentalmente en el papel de liderazgo de la capital, extendiendo al conjunto de la zona los objetivos perseguidos por la ciudad central.
- El nuevo espacio mixto de actividades económicas, comerciales y de ocio, dotacionales, universitarias..., consolidan el papel director de la Zona en la Región.



6.3.2. Subzonas industriales de la Zona I

Esta zona puede subdividirse funcionalmente en las siguientes zonas, en el entorno de la ciudad de Murcia:

Subzona funcional A: Molina de Segura - Lorquí - Norte de Murcia

Zona tradicional de la industria conservera y auxiliar, en donde se viene consolidando un núcleo de industrias del transporte y nuevas actividades de servicios. Constituye el espacio donde se han desarrollado los últimos grandes asentamientos industriales de la zona, en el norte de Molina y en Lorquí, y continua generando expectativas de crecimiento. El polo de concentración industrial se centra alrededor de la Serreta - Base 2.000 - Lorquí - La Estrella, en el entorno de la antigua carretera nacional y la nueva autovía.

La Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-30) es un eje de vinculación de las zonas industriales de este sector con Murcia, de cuya área de influencia forma parte (esta zona queda a 10 minutos del centro de la Capital, y no tiene los problemas de tráfico de la débil red viaria de la huerta), si bien se empiezan a plantear problemas de saturación.

En la zona conviven una alta densidad de actividades y la necesaria permanencia de los suelos productivos de regadío. Molina es la ciudad central de la Subzona, un polo estratégico con posibilidades de consolidación alternativa a Murcia: ampliación de la Universidad, nuevas urbanizaciones periféricas de calidad, relación con las operaciones de ocio y comercio del norte de la ciudad, etc.

Subzona funcional B: Cinturón de la Vega Media (Ceutí - Alguazas - Las Torres de Cotillas)

Zona con industria agroalimentaria, residenciales y producciones de huerta en el entorno del Río Segura, con asentamientos de importantes grupos conserveros y desarrollo de nuevos polígonos, alternativos a los usuales procesos de dispersión en no urbanizable.

Las comunicaciones con el entorno, y la posibilidad de engancharse a los ejes regionales es muy deficiente, a pesar del esfuerzo realizado en los últimos años (circunvalaciones, etc.) Las áreas industriales, residenciales, urbanas y de huerta están continuamente entrelazadas, y los tráficos se superponen en zonas densamente pobladas.

La subzona ha dado un salto cualitativo en la ordenación de sus municipios y ha tomado conciencia de su situación estratégica, siempre en función de la mejora de sus comunicaciones.

Subzona funcional C: El Suroeste (Alcantarilla - Murcia Oeste)

Zona de industria agroalimentaria y servicios, cuenta con los asentamientos y polígonos industriales de Murcia con más desarrollados de la Región, sin influencias negativas en el entorno, y la delimitación de ampliaciones de los grandes sectores de actividades productivas por el Plan General de Murcia, así como vacíos estratégicos en el norte de Alcantarilla. En ambos municipios estos son espacios de máximo desarrollo.

La subzona cuenta con uno de los nudos de mejor accesibilidad de la Región, que articula el eje Mediterráneo con la autovía del Río Mula (C-415) hacia el noroeste y la autovía de Alcantarilla - El Palmar (E-15) hacia el sur. Esta condición se verá reforzada con la construcción de la autovía del Reguerón y el previsible cinturón de la Vega Media.

Subzona funcional D: La Huerta tradicional (Murcia/Huerta - Santomera - Beniel)

Zona delimitada al este por la ciudad central y la Autovía Murcia-Cartagena (N-301), al norte por la Autovía A-7 y al sur por la Sierra de Carrascos, abarca al área de la huerta tradicional de Murcia.

Zona de desarrollo de áreas urbanas, residenciales, hortícolas e industriales sin discontinuidad. Existe un gran número de industrias en suelo no urbanizable, que el Plan General de Murcia propone controlar. La transformación de la Huerta en una entidad espacial compleja y ordenada, que viene

Nuevas delimitaciones de suelo industrial en el noroeste de Murcia y Alcantarilla.

En la entrada al Eje del Río Mula se concentran las expectativas de suelo industrial de cuatro municipios: Murcia, Alcantarilla, Las Torres de Cotillas y Campos del Río. El conjunto de suelo calificado (o en proceso de calificación en los nuevos planes generales) está relacionado con los ejes del Río Mula, autovía del Mediterráneo, futura autovía de la Vega Media y el CAEDI oeste de Murcia.

El territorio actual es un vacío sin actividades ni especiales valores ambientales, fuera de las habituales áreas de tensión.



acogiendo asentamientos industriales de forma indiscriminada, y la pervivencia del suelo agrícola – paisajístico, con grandes valores ambientales y productivos, constituye una de las claves del futuro del modelo industrial del conjunto de la zona central y de la totalidad de la Región.

La autovía del Reguerón se convertirá en el eje estructurante de la subzona.

6.3.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona I

El conjunto de las zonas industriales actuales y previstas en la Zona de la Huerta se encuentran enmarcadas por un importante entramado de viario de alta capacidad.

- La A-7 y la Autovía Cartagena-Murcia-Albacete (N-301), las dos principales vías de la Región, cruzan de este a oeste, y de norte a sur, el conjunto del área.
- En el norte, la variante de Molina ha enmarcado un corredor de suelo entre el núcleo y la autovía, liberando para la N-301 la función de acceso directo a los espacios industriales de las márgenes, y al propio núcleo, permitiendo la configuración más razonable del tráfico y la recuperación de un importante espacio urbano.
- La accesibilidad ferroviaria es, asimismo, adecuada. La Estación de Mercancías de Nonduermas ha sido el nodo logístico más importante del interior de la Región; en el futuro, el traslado de la estación al oeste facilitará su ampliación y relación directa con el Centro de Transportes. La estación de Alta Velocidad completará una situación diferencialmente privilegiada en el conjunto de la Comunidad.

Las comunicaciones secundarias son el aspecto más deficiente del área central de la Región. El PGOU de Murcia y los municipios de Santomera y Beniel se plantean, con carácter prioritario, la mejora de estos ejes de núcleo o viarios estructurantes interiores.

- La autovía del Reguerón, iniciada ya en el área oeste hasta El Palmar, va a estructurar el viario metropolitano, dotando de accesibilidad por el sur al conjunto de la Huerta, carente históricamente de condiciones adecuadas de acceso. El conjunto del trazado va a estructurar las relaciones crecientemente importantes entre el sur regional, el Valle del Guadalentín y Andalucía hacia el oeste y Orihuela y Alicante hacia el este, solucionando las graves deficiencias de integración de Beniel hacia el centro.
- La dotación de nudos viarios en la Costanera sur va a focalizar los desarrollos del sur, acogiendo las demandas históricas de la Huerta y frenará su ocupación dispersa.
- La Autovía del Cinturón de la Vega Media, nueva vía de alta capacidad propuesta de circunvalación por el oeste de los municipios de Ceutí, Alguazas y Las Torres de Cotillas, que uniría la N-301 con la A-7 Murcia - Lorca a la altura de Alcantarilla, y posibilitaría una accesibilidad a los desarrollos industriales de estos municipios por el oeste, sin pasar por el interior de los núcleos urbanos. Así mismo, permitiría circunvalar el casco urbano de Murcia (mercancías peligrosas, etc.) para ir a Cartagena conectando con la variante sur de Murcia.
- La variante de Santomera, circunvalación de la población mediante una vía de alta capacidad que enmarque la Huerta por el Este, y conecte con el eje regional transversal de la C-3223, entre San Javier y Yecla. La búsqueda de una solución oportuna de variante y desdoblamiento, a su paso por los núcleos de la Huerta y su densidad de actividades, que dé solución a puntos conflictivos (nudo del Raal, etc.) constituye una necesidad funcional urgente de esta zona, en vías de solución mediante las autovías Yecla-Santomera y Santomera-San Javier.
- Actualmente se empiezan a considerar como un problema creciente la saturación de los nudos existentes en los ejes regionales, y la imposibilidad de conexión directa a éstos de los nuevos espacios de actividades o de inclusión de nuevos nudos en su trazado.





6.3.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona I, con carácter estratégico

El objetivo estratégico de la zona es su potenciamiento como centro regional de actividades económicas, alimentado por sus oportunidades urbanas y dotacionales, integrado en el entorno agrícola y ambiental, y competitivo a escala suprarregional. Las Directrices desarrollan este objetivo mediante tres grandes ejes de directrices:

I. Ordenación de la oferta y las actividades de primer nivel en el Norte y Sur Oeste de la Zona central, mediante tres grandes Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI):

Ordenación, en el primer nivel estratégico y funcional, de tres CAEDIs, con el objetivo de consolidar las zonas de centralidad industrial de la Región, en los municipios de Murcia, Molina, Lorquí y Alcantarilla, mediante la creación de nueva oferta de suelo y la regeneración de los sistemas industriales y urbanos degradados.

1. CAEDI del Oeste

Complejo de gran proyección que desarrolla las expectativas del Plan General de Murcia para el área oeste del municipio, con generación de suelo a corto y medio plazo y reserva de actuaciones a largo plazo.

- De contenido multifuncional, el CAEDI comprende polígonos ya consolidados, (Polígono Oeste de Murcia y Alcantarilla), polígonos a rehabilitar y potenciar (Mayallo), los Parques de Actividades del Palmar y el Mayallo, delimitados por el PGOU, y desarrollos logísticos en marcha, estructurantes de la oferta regional (Centro Intermodal de Transportes)
- En el suelo no sectorizado, al oeste, sus importantes reservas de suelo (la totalidad del ámbito alcanza las 1.965 Has) posibilitan su desarrollo planificado y progresivo, mediante Áreas o Parques de Actividad multifuncionales, manteniendo una calidad media superior al conjunto regional.
- Constituye la gran opción a medio plazo de desarrollo de la zona, contribuyendo a equilibrar el centro de gravedad de las actividades económicas en la comarca de la Huerta, y proyectando su influencia hacia el dinámico eje del Guadalentín y hacia el sur.
- Es necesario reforzar la integración del CAEDI en su entorno, con la Estación de Nonduermas y la Autovía de Cartagena (N-301) y con los núcleos de población que lo rodean, Alcantarilla, Sangonera, El Palmar. Se trata de potenciar los espacios de fachada a los ejes metropolitanos como áreas para actividades terciarias, empresariales representativas, comerciales, dotacionales, etc., localizando áreas de centralidad y servicios del CAEDI en los nudos.
- En el interior, creación de un espacio de calidad ambiental mediante la ordenación de corredores de protección y mejora ambiental, el mallado del viario a la escala del conjunto y la reserva de espacios para infraestructuras internas y territoriales.

2. CAEDI de Campus - Cabezo Cortado

De planificación coordinada con el CAEDI de Serreta - Lorquí, es un complejo multifuncional, en el centro de gravedad de la Región, con una importante componente dotacional y de actividades económicas de calidad, complementario de Molina como centro del norte del área metropolitana.

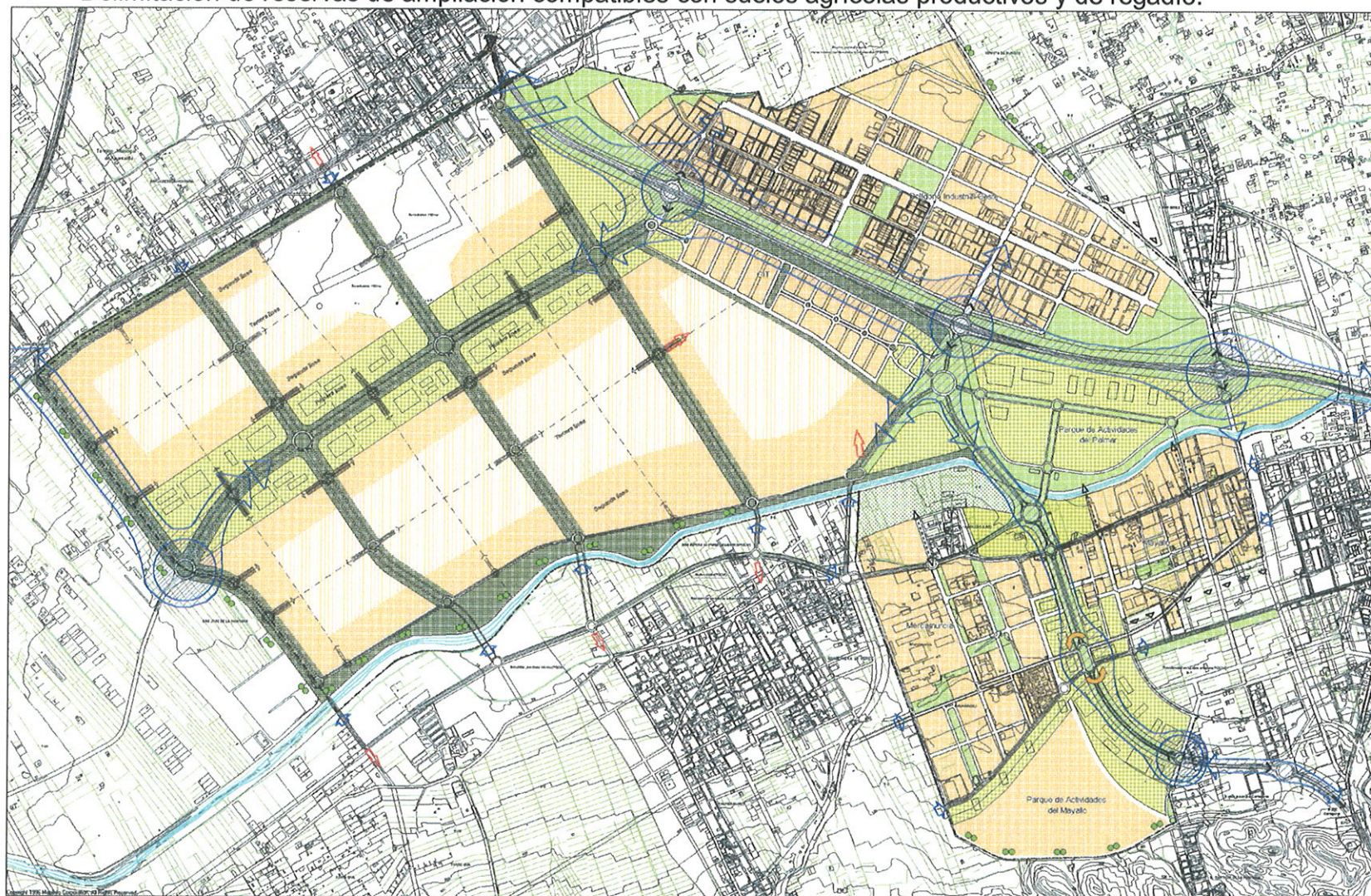
- Ordenación del conjunto del área, de unas 227 Has, con un criterio urbanístico del conjunto la zona de Cabezo Cortado (Murcia) y La Polvorista (Molina), terminando urbanizaciones y desarrollando nuevos espacios.
- Estructuración y regeneración del eje de la antigua carretera nacional (N-301) como corredor urbano – empresarial de centralidad y representativo, rompiendo con procesos de degradación y pérdida de competitividad con la fachada de la autovía. Fomento de traslados a segunda línea, en las bolsas de suelo vancante. Desbloquear procesos de gestión de suelo.
- Ordenación, en función de las previsiones del Plan General de Molina, de un frente de actividades industriales mixtas en la fachada de la autovía. Planificación de la permeabilidad viaria y funcional entre los dos ejes.
- Ordenación con criterio conjunto de una zona de actividades económicas terciarias alrededor del Campus de Espinardo, como oferta cualificada regional, inicialmente con un carácter multifuncional (terciario, industria avanzada y almacenamiento de calidad).
- Reserva estratégica en la zona próxima del Cabezo de Torres, de posición central en la Región, como zona de actividades económicas, a ser desarrollada mediante un planteamiento estratégico de proyección al conjunto regional.



3. CAEDI de Serreta – Lorquí

En el norte de la Zona, se trata de la consolidación del actual entramado de polígonos como complejo multiparque, predominantemente industrial, apoyado en Molina de Segura como subcentro de la Zona y articulado hacia la Vega Media por Lorquí.

- Estructuración con un criterio de conjunto de los polígonos de La Serreta, Base 2.000, San Martín, Lorquí y La Estrella así como de los espacios situados entre la N-301 y la Autovía Murcia – Madrid (A-30) y el Polígono de El Saladar, como una gran zona industrial al norte de Molina y con gran incidencia en Murcia Capital.
- Mejora de la accesibilidad y el impacto del tráfico desde la Autovía.
- Reordenación conjunta del sistema viario del complejo (con una extensión de 399 Has) y de los espacios no desarrollados, con perspectivas de desarrollo escalonado de nuevas áreas de oportunidad, áreas dotacionales y de servicios complementarias, sistemas generales infraestructurales y de espacios libres, tratamiento paisajístico, etc.
- Reurbanización de las áreas degradadas y los ejes primarios, que dan acceso además a zonas urbanas. Mejora de servicios urbanos y de la imagen empresarial, del mantenimiento, etc.
- Delimitación de reservas de ampliación compatibles con suelos agrícolas productivos y de regadío.



Ordenación funcional y urbanística del CAEDI Oeste en el Avance de Plan Director

- Tres grandes áreas funcionales
- Divididas en siete zonas de desarrollo por Parques de Actividad
- Ordenadas según tres Líneas de Actividad
- Dentro de una malla de sistemas básicos



II. Creación y coordinación de un “cinturón” de oferta, relacionada con los nuevos ejes territoriales, para dar una salida viable a la activa demanda de la zona.

En los municipios del entorno oriental y noroeste, hasta ahora desconectados de los ejes de accesibilidad, se propone, con carácter estructurante, la planificación de ejes viarios alternativos a los corredores centrales de la región, que estructuren la movilidad fuera de la red de carreteras de los núcleos y las huertas, y creen focos de concentración de nueva oferta, complementaria al parque de los CAEDIs.

- Apoyo, en Ceutí, Alguazas y las Torres de Cotillas, de la formación de un conjunto de polígonos locales de forma coordinada, relacionados con los nudos de la futura autovía de la Vega Media, al norte de los núcleos, en zonas no regables, en la línea de las actuaciones que los ayuntamientos se están planteando.
- El papel de los polígonos está entre la dotación de suelo para las actividades del municipio y el fomento de un conjunto de polígonos, cercanos al nivel funcional y las dimensiones de una Zona Industrial, que consolide el parque de suelo industrial de la Vega Media, alternativos a las localizaciones tradicionales.
- El conjunto se articularía hacia el sur con las autovías del Mediterráneo (A-7) y del Río Mula (C-415), y el CAEDI del Oeste, y hacia el norte con la Zona de la Vega Alta y la entrada a la Zona del Altiplano desde la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301).
- En Alcantarilla, y en relación con estas estructuras, secundar las iniciativas del Ayuntamiento para la formación de una Zona Industrial mixta, con componentes terciarios y comerciales en el entorno del nudo de autovías.
- En relación con la subzona de la Huerta tradicional, desarrollo del eje Yecla – San Javier y la autovía del Reguerón como viarios de conexión con la autovía del Mediterráneo.
- En Santomera, continuar la ordenación de suelo concentrado en el entorno de Hefame y el nudo de la autovía; además, ordenación y urbanización del polígono local y creación de suelo de servicios a la huerta y en la variante.
- En Beniel, desarrollar El Mojón como Zona Industrial y ordenar minipolígonos y zonas de servicios locales en los núcleos de la Huerta, limitando su desarrollo en los frentes de carreteras y caminos y en el suelo regable. Coordinar la oferta con las propuestas de Murcia, especialmente con Torreagüera y el polígono de la carretera de Sucina, de mayor entidad y sin afecciones sobre la huerta.

III. Contención radical de los desarrollos industriales en la Huerta y traslado de enclaves urbanos.

En paralelo a las propuestas previas, establecer una estrategia a corto, medio y largo plazo de desplazamiento de las actividades industriales, de almacenaje y transformación de la Huerta y de los enclaves en zonas urbanas:

- Promover e incentivar el traslado de empresas legales o ilegales de la Huerta hacia el cordón de polígonos situados en los ejes periféricos (especialmente en Santomera, Beniel, Beniaján, Torreagüera).
- Congelar las autorizaciones de naves en la Huerta y los nuevos asentamientos encubiertos.
- Incentivar el traslado de empresas del interior de los núcleos a los polígonos declarados como prioritarios.

Planificación Territorial de la Vega Media

Se propone la planificación y ordenación territorial del ámbito afectado por la futura autovía de la Vega Media, mediante un Plan de Ordenación Territorial, que coordine la localización de nudos, áreas industriales, malla secundaria de accesibilidad, servicios e infraestructuras y reservas de suelo.

Zona Industrial noroeste de Murcia y Alcantarilla.

Como área sin objetivos ni dinámicas territoriales claras corre el peligro de ser desarrollada al margen de las estrategias regionales, de forma desordenada, con implantaciones de baja calidad, en competencia con otras zonas industriales de interés regional.

- Se propone la realización de un Avance de Plan de Ordenación Territorial o Programa de Actuación con los siguientes objetivos: coordinación con las actuaciones en la Zona Industrial de Campos del Río, Zona Industrial de Alcantarilla, y CAEDI Oeste de Murcia, plan de infraestructuras (accesibilidad, básicas y ambientales), coordinación de contenidos funcionales; estructura básica de ordenación de parques de actividad, plan de etapas, , estudio de impacto ambiental...

6.4. Estrategia del espacio industrial en la Zona II: Campo de Cartagena- Mar Menor

6.4.1. Carácter funcional de la Zona II en el conjunto de la Región

En el Campo de Cartagena y el Mar Menor se están produciendo algunos de los más importantes y dinámicos cambios de la Región.

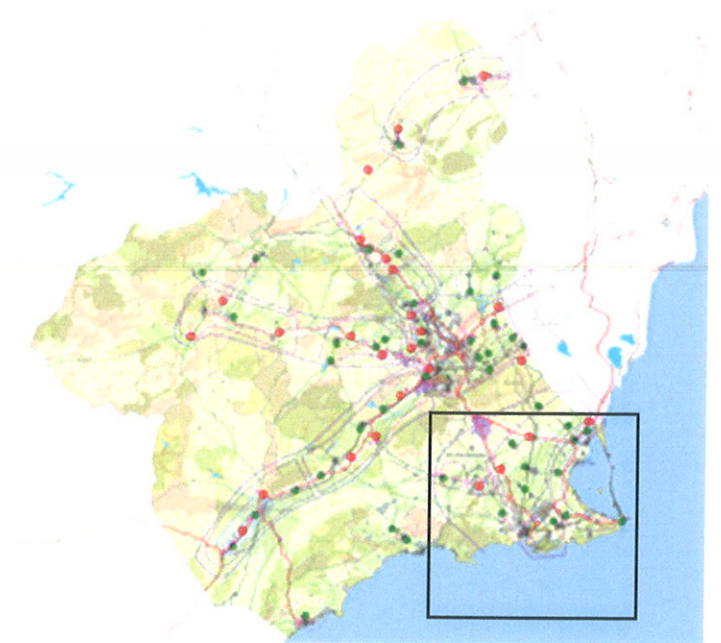
- Los municipios del Campo de Cartagena se han constituido en motores económicos, de innovación y generación de empleo alrededor de la agricultura de regadío.
- Los municipios del Mar Menor han entrado en un proceso de maduración de las nuevas expectativas del turismo respecto al territorio y el medio ambiente.
- Cartagena está superando la sensación de crisis en la que estaba inmersa desde hace años, y el tejido empresarial endógeno es enormemente activo, con una gran demanda de suelo, constituyendo ya un contrapeso a las grandes empresas internacionales que eran sus base económica.
- La situación tiende a ser ahora más homogénea en la Zona y se está superando la dualidad declive – desarrollo.

La Zona es la principal beneficiaria del cambio en el modelo de comunicaciones de la Región

- De la antigua situación de aislamiento se pasa a la integración plena en el sistema de comunicaciones regional e interregional.
- Se está consolidando un modelo de comunicación rápida y mallada entre la comarca y el entorno, tanto hacia el centro de la Región, como a la Comunidad Valenciana por el litoral. En los dos casos en el entorno de las autovías hay fuertes tendencias a la localización de actividades en el entorno de los nudos.
- Además, los planes de conexión se extienden también hacia el litoral oeste, autovía Cartagena – Vera (MU-332) y el eje del Guadalentín, Autovía Alhama – Fuente Alamo – Mar Menor (MU-602), mejorando la accesibilidad directa desde Andalucía.
- En el futuro, la localización del Aeropuerto Regional en Corvera y la extensión de la Alta Velocidad hasta Cartagena situará el Campo de Cartagena entre los nodos de gran accesibilidad del Arco Mediterráneo sur.

Cartagena es la ciudad de la Región con mayor peso alternativo y complementario a Murcia y sigue siendo el área con mayor tradición para la gran industria y las infraestructuras de la Región

- La ciudad se está dotando de servicios, equipamientos e infraestructuras, mejora las condiciones urbanísticas del centro y la periferia, entrando en la red de ciudades medias de calidad del Mediterráneo. La reconversión de las zonas industriales obsoletas recupera para la ciudad los espacios de entrada.
- El Puerto de Cartagena se articula en gran medida como una pieza clave para el dinamismo de la comarca. Debe hacerse un importante esfuerzo por la articulación entre la ciudad y las dos dársenas del puerto, redefiniendo las relaciones entre la ciudad, el uso turístico, dotacional y de ocio y los usos portuarios, logísticos e industriales.



6.4.2. Subzonas industriales de la Zona II

Esta zona puede subdividirse funcionalmente en las siguientes subzonas:

Subzona funcional A: Entorno del Mar Menor: San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, Cabo de Palos.

Comprende el entorno desde la Autovía a Cartagena hasta el borde litoral del Mar Menor, Algar y Cabo de Palos. Especializada en servicios a población y turismo, en continuo crecimiento, en base a minipolígonos industriales y de servicios y localizaciones directamente relacionadas con las carreteras urbanas.

El eje de la N-332 es una zona natural de industria escaparate entre San Pedro, San Javier y Los Alcázares. Es necesario desarrollar polígonos pequeños con estándares elevados, apartados de la primera línea de costa.

Subzona funcional B: Torre Pacheco y Áreas del Campo de Cartagena

Incluye el área del Trasvase y la cota 120, hasta el límite de la autovía Cartagena – Alicante (A-37). Torre Pacheco se vislumbra como el centro de actividades agroalimentarias (recinto ferial, grandes empresas y cooperativas, etc.), y se encuentra actualmente en un proceso de reordenación y urbanización de suelo industrial, alternativo al usual modelo espontáneo.

El Campo de Cartagena y las zonas del Trasvase deben desarrollar áreas dotacionales de servicios, industria y apoyo a las actividades agrícolas, vinculadas a los ejes viarios y los núcleos. Existen ya expectativas de desarrollo de núcleos industriales (con componentes logísticos, almacenamiento, transporte) directamente relacionados con la autovía Murcia – Cartagena (N-301), Fuente Álamo, el aeropuerto y las nuevas autopistas hacia el oeste (A-37 y N-332).

Subzona funcional C: Cartagena - La Unión

Polo tradicional de industria exógena de la Región, gran parte de ésta no solo ha sufrido una dura crisis, sino que las factorías más antiguas han perdido validez en su localización actual, dados los impactos sobre la ciudad y los ejes de acceso, en las áreas de expansión urbana, e incluso enclaves como Potasas y Derivados se han desmantelado.

Escombreras, una zona aislada del entorno y con salida directa a la Dársena del Puerto, es el espacio más valorado en la Región para la implantación de industrias del sector químico y energético, que necesitan proximidad de materias primas, abastecidas desde el puerto, e independencia de núcleos de población.

Es necesario estructurar los ejes de conexión con el entorno, en las salidas hacia el centro, en la autovía de Alicante, en la salida de la Unión y las posibles localizaciones de suelo al oeste de la ciudad, en relación con la futura autovía del litoral.

Subzona funcional D: enclaves de Fuente Álamo y General Electric Plastics.

Fuente Álamo constituye un enclave entre el Eje del Guadalentín (Alhama) y el Campo de Cartagena que se consolidará con el proyecto de la nueva autovía. La ubicación de General Electric y el Parque Tecnológico en las proximidades del núcleo, formando un espacio único de actividades económicas, de un nivel diferenciado respecto al resto de la zona, ha potenciado las dinámicas del entorno, reforzadas por las tendencias de localización de actividades en el entorno de los nudos de la autovía Murcia – Cartagena (N-301), y el proyecto de Aeropuerto Regional en Corvera.

De economía fundamentalmente agraria, en el resto de la subzonas existen por el contrario tendencias diversas de dispersión y consolidación de un modelo obsoleto de ocupación de los frentes de carreteras.

6.4.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona II

Las autovías N-301, A-37 y C-3319 forman un triángulo que enmarca las relaciones entre Murcia, Cartagena, y la entrada desde Alicante o el corredor mediterráneo costero.

- La Autovía Cartagena-Alicante (A-37) estructura un eje costero dinámico entre Cartagena- el Mar Menor – Torrevieja – Alicante. Este eje, estructurante de la Ribera y delimitador con el espacio de regadíos, define con la antigua traza unas bolsas urbanas de gran potencial como áreas de desarrollo de actividades.
- La autovía Murcia – Cartagena (N-301) es un eje de acceso rápido al centro regional, desde el que se articulan transversalmente una densa red de carreteras de acceso al espacio agrícola. En los nudos se están localizando las zonas de servicios y nuevas áreas industriales de la comarca, como puntos de máxima accesibilidad.
- La autovía Sierra del Puerto – San Javier (C-3319) cierra el triángulo por el norte, dotando de homogeneidad a la zona, con nuevos focos de atracción de actividades.

En Cartagena, las principales vías de apoyo de los desarrollos industriales son las siguientes:

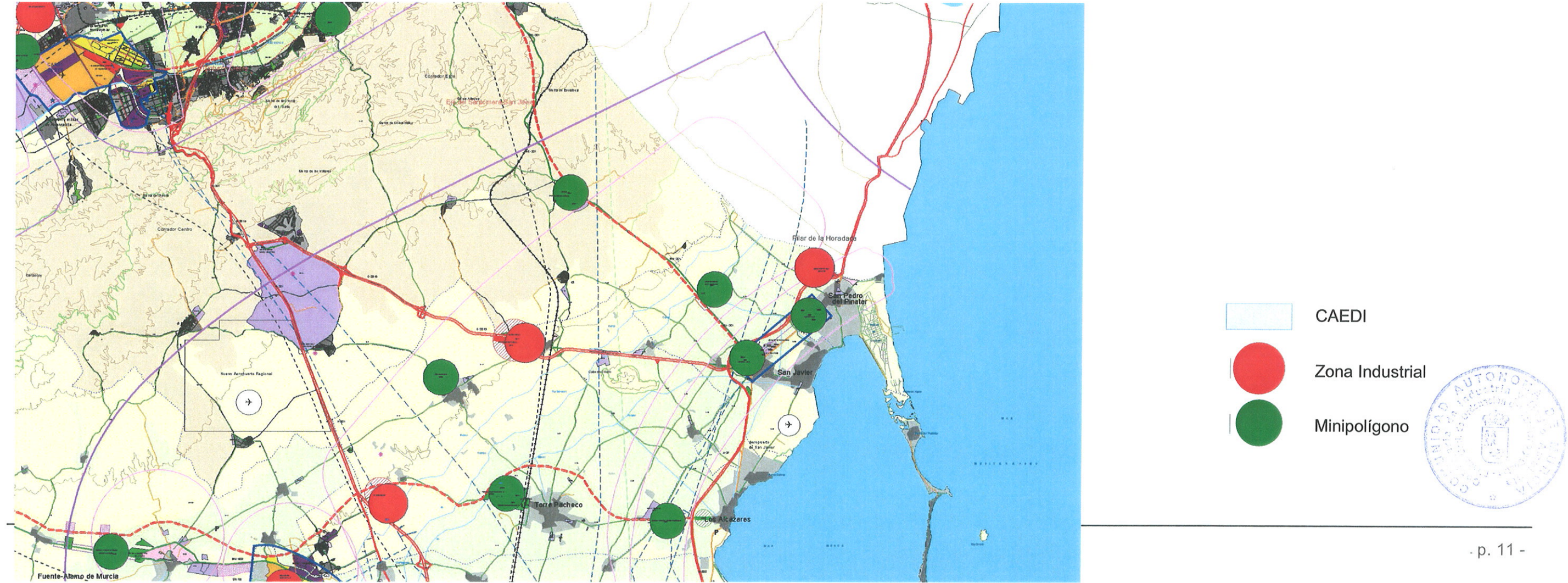
- El triángulo viario entre la N- 301, A-37 y el acceso norte enmarca la accesibilidad a las principales zonas industriales del municipio, y enmarca un área de gran potencialidad como reserva. El tratamiento paisajístico del conjunto de este viario, en la medida que constituye además la “entrada” a Cartagena, con gran repercusión en la imagen urbana y en su atractivo general, ha de merecer un especial tratamiento a través de un programa paisajístico conjunto.
- La mejora y desdoblamiento de la carretera de acceso al Puerto de Escombreras, para incrementar la funcionalidad y atractivo comercial de este conjunto industrial-portuario.
- El conjunto de la red viaria arterial prevista en el oeste del municipio, que mejorará los movimientos de circunvalación del municipio.
- El acceso a la General Electric, que posibilita nuevas áreas de oportunidad, principalmente en el cruce con la N-301 (Cruce de Miranda)

Las nuevas infraestructuras previstas articularán la Zona hacia el oeste:

- La autopista Cartagena – Vera continua la estructuración del corredor litoral. En la Zona de Cartagena, va a servir además para organizar la accesibilidad de la zona norte del casco
- El eje Alhama – Fuente Alamo – Torre Pacheco – Mar Menor organiza transversalmente las zonas de regadío, el entorno de General Electric, el núcleo urbano por el norte y la relación con el Eje del Guadalentín, formando un cinturón alternativo a la A-7 y la congestionada huerta de Murcia por el sur de la Sierra de Carrascoy.



Municipio	Actuación
CARTAGENA	CAEDI de Cartagena - Los Camachos
CARTAGENA	CAEDI de Escombreras
CARTAGENA	Zona Industrial Oeste de Cartagena
CARTAGENA	Minipolígono El Algar
CARTAGENA	Minipolígono de Los Belones
CARTAGENA	Minipolígono de La Palma
CARTAGENA	Minipolígono Cabo de Palos
CARTAGENA	Minipolígono de Miranda
CARTAGENA	CAEDI de General Electric
FUENTE ALAMO	Minipolígono de la Carretera de Alhama
LA UNIÓN	Minipolígono Lo Bolarín
LOS ALCÁZARES	Minipolígono Los Alcázares
SAN JAVIER	Minipolígono del Tránsito
SAN JAVIER	Minipolígono de San Javier
SAN PEDRO DEL PINATAR	Zona Industrial de San Pedro del Pinatar
SAN PEDRO DEL PINATAR	Minipolígono Las Beatas
TORRE PACHECO	Minipolígono del Tránsito
TORRE PACHECO	Minipolígono Roldán
TORRE PACHECO	Minipolígono Cruce
TORRE PACHECO	Zona Industrial del Jimenado
TORRE PACHECO	Zona Industrial de Balsicas



6.4.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona II, con carácter estratégico

Las opciones de futuro de la Zona se han de basar, estratégicamente, en cuatro ejes de directrices:

I. Consolidar a nivel competitivo la oferta de suelo industrial de Cartagena, potenciando tres amplios Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI), de características diferenciadas:

1. CAEDI de Cartagena- Camachos

El CAEDI se perfila como una de las grandes zonas de asentamientos industriales de la Región a corto, medio y largo plazo, con un desarrollo urbanístico que debe ser contemplado de forma conjunta. Comprende el área de Cabezo Beaza, espacio en avanzada consolidación destinado a actividades industriales convencionales, y Los Camachos, actualmente una zona de reserva estratégica regional.

- El sector de Los Camachos, comprendiendo el ámbito de actuación de SEPES, es la gran reserva estratégica de suelo para actividades económicas en el sur de la Región. Para la definición funcional de Los Camachos es necesario estimar su localización en el corredor Alicante – Cartagena y la relación con el Puerto, en segunda línea de la Dársena de Escombreras.
- Las Directrices proponen la estructuración amplia de la oferta de suelo:
 - En primera línea, relacionada con los nudos de entrada desde la autovía, localización preferente de Parques de Actividades Empresariales y Dotacionales. Son áreas de calidad, diferenciadas de los actuales desarrollos de Cabezo Beaza, a integrar en las nuevas dinámicas de Cartagena y el litoral.
 - En segunda línea, mantener un nivel adecuado de oferta para Parques Industriales, en relación con las demandas de suelo locales.
 - Estudiar alternativas de localización de una Zona de Actividades Logísticas de segunda línea respecto a la Dársena de Escombreras, como alternativa a la actual dársena comercial de la ciudad.
 - Reservas de suelo en la zona norte para actividades singulares de bajo impacto, grandes empresas o dotaciones.
 - Reestructurar los accesos desde el norte y el oeste.
- El ámbito total, de unas 409 Has, alberga grandes posibilidades de desarrollos a medio y largo plazo, además de una oferta real a corto, y requiere un proceso de planificación y programación conjunto, incluyendo el desarrollo de infraestructuras.
- El conjunto de planes parciales y actuaciones de Cabezo Beaza ha sido uno de los polígonos de mayor y más rápido desarrollo en la Región en los últimos años. En avanzado estado de desarrollo, el objetivo de su posible incorporación al CAEDI es la consolidación como polo para la empresa local, multifuncional y de servicios, formando un Parque de Actividades Económicas unitario.
- Las actuaciones a desarrollar en el Cabezo Beaza están destinadas a la integración de la gestión, mantenimiento, mejora de servicios y dotaciones para las empresas y en relación con la zona urbana de Cartagena.
- A medio plazo, debería continuarse con el traslado de las industrias históricas ubicadas a la entrada del casco (ZINCSA)
- El tratamiento paisajístico del viario estructurante de este área, y fundamentalmente la fachada de la autovía N-332 en la medida que representa la "entrada" a Cartagena, ha de merecer un especial tratamiento. De la misma forma, es necesaria la intervención en la mejora y preservación de la carretera al norte y la entrada al núcleo.

2. CAEDI de Escombreras

Complejo industrial - portuario de rango suprarregional, constituye una de las "fortalezas" comparativas de la Región: un área directamente conectada con las autovías de Cartagena a Murcia (N-301) y Alicante, con la Dársena de Escombreras y con el CAEDI de Cartagena – Camachos. El área es una

reserva – objetivo regional para la implantación de industrias pesadas de transformación, especialmente las industrias del sector químico y energético, de un valor estratégico inestimable, y la articulación de actividades logísticas en el entorno del Puerto. Para su desarrollo es necesario resolver los problemas de disponibilidad de la oferta y las implicaciones de un modelo que compatibilice la oferta para actividades económicas con el control de instalaciones de riesgo, en un entorno relativamente cercano a la ciudad de Cartagena.

- La proximidad a otras importantes zonas de oferta de suelo, como son los dos CAEDIs de Cartagena y Camachos, proporciona una variedad importante de “líneas” de actuación a medio y largo plazo.
- Ante una posible estrategia de desarrollo de un Complejo químico en Cartagena en esta zona, se podría poner a punto una oferta diferencialmente cualificada. Como característica del conjunto del CAEDI, que tendría una elevada capacidad de acogida de este tipo de industrias por su entorno ambiental favorable, adecuación de oferta de suelo e infraestructuras, servicios comunes y alcance de las sinergias con las industrias de la zona.
- El área es también un área de articulación logística entre la Dársena de Escombreras, alternativa al actual puerto industrial en la zona urbana de Santa Lucía, y el CAEDI de Cartagena – Camachos como Zona de Actividades Logísticas Extraportuarias o Parques de Distribución, con actividades productivas compatibles tipológica y ambientalmente con la logística, con tipologías abiertas, para clientes múltiples o unitarios, utilizando el potencial de las instalaciones ferroviarias del puerto.

3. CAEDI General Electric – Parque Tecnológico de Fuente Alamo

El Parque Industrial de General Electric es un enclave singular en el conjunto de la estructura regional de espacios industriales; ha generado en el entorno diversas expectativas para la formación de un complejo multiparque con actuaciones de calidad, como el Parque Tecnológico.

- La General Electric, con sus 784 Has, constituye en sí misma un auténtico Parque Industrial, con preparación de suelo en su interior para la instalación de los concesionarios de los principales procesos previstos que debe incorporarse como CAEDI al conjunto regional de suelo. La delimitación de suelo es amplia y solo un sector está ocupado.
- Las actuales sinergias exteriores de la General Electric se proyectan fundamentalmente hacia el Puerto, y secundariamente hacia las áreas de oferta complementaria situadas en su proximidad. No se cree necesario, en consecuencia, la planificación de oferta complementaria específica para G.E.P. en las inmediaciones directas del Parque Industrial, habida cuenta además del valor agrícola de los suelos de entorno.
- Sin embargo, la previsión de tendencias de ocupación en el exterior del enclave recomienda la delimitación de un CAEDI como espacio a potenciar, de reserva y protección.
- Las actuaciones a corto y medio plazo consisten en el desarrollo del Parque Tecnológico y los sectores de suelo en estudio, la protección de las zonas de acceso y el paisaje del entorno, impidiendo taxativamente las instalaciones dispersas, la formación de un núcleo terciario y de servicios, y el estudio, dentro de las alternativas a la autovía Alhama – Fuente Alamo-Mar Menor (MU-602), de un trazado que potencie el CAEDI como pieza territorial.

II. **Estructurar una malla de oferta de zonas industriales y de servicios en la zona del trasvase, el Campo de Cartagena y el Mar Menor, que permita localizar los nuevos desarrollos en relación con los ejes de accesibilidad, descargando el territorio agrícola de las actividades industriales y logísticas, y una enérgica política de contención de la proliferación de actividades económicas dispersas en zonas de regadío y de actividades turísticas.**

1. La Ribera

En esta zona, los desarrollos industriales serán compatibles con su vocación turística, sin interferir en los desarrollos previstos en el horizonte de 10/15 años.

- Por ello, es preciso circunscribir los desarrollos de áreas urbanas de servicios (ASA) a la banda de suelo comprendida entre la variante de la N-332 y el antiguo trazado, sin plantear zonas de ubicación industrial al sur de la antigua carretera N-332 en San Pedro, San Javier y Los Alcázares.
- Se propugna en definitiva el desarrollo de los polígonos actuales como espacios de industria compatible, y consolidar a partir de ellos el eje de carretera como espacio urbano regenerado, de servicios y actividades económicas - dotacionales para los núcleos turísticos. Cubrirían las necesidades básicas (talleres, exposiciones, pequeñas empresas, etc. en los polígonos, actividades comerciales en el frente de carretera), siendo compatibles con el entorno, sin llegar a desarrollar barreras visuales y funcionales incompatibles con la deseable calidad del conjunto.
- En la Comarca de Cartagena, en el Algar, se propone un sistema análogo de área de servicios y actividades económicas (ASA), de forma puntual y relacionados con la autovía. Esto llevaría a situar la industria a una cierta distancia del Mar Menor.

2. La zona de los cultivos del Tránsito y el Campo de Cartagena

Se propone continuar con las dinámicas actuales de localización, desarrollo y urbanización de un mallado de polígonos, en áreas de bajo impacto y alta accesibilidad, como estrategia de contención del desarrollo de actividades económicas basadas en las infraestructuras del tránsito, y sobre suelos valiosos, junto a una política enérgica de limitación de las autorizaciones por la vía del interés social (Art. 16.3).

- Como punto estratégico, desarrollar un polígono de autovía en El Jimenado de Torre Pacheco, relacionado con el nudo y de fácil implantación, ordenando instalaciones existentes, destinado a logística, mediana empresa, servicios, etc. Con criterios similares, pero de mayor implicación sobre el área de regadío y el turismo, un polígono en San Pedro del Pinatar.
- Se propone continuar con el desarrollo actual de cinturones de oferta, que incluiría zonas industriales en “El Mirador” y “Torre Pacheco”, o en pedanías de Roldán y Balsicas (Torre Pacheco) y Sucina (Murcia), para industria agroalimentaria. El último cinturón se situaría en cotas por encima del Tránsito – Segura.
- Los polígonos de éste segundo cinturón deberían articular en su entorno espacios receptivos de industria con más necesidades de espacio, fundamentalmente manipulados hortofrutícolas. Preservar las zonas de regadío, cumpliendo las propuestas de las Directrices del Litoral.
- El Polígono de La Palma se perfila como un polígono receptor de industria agroalimentaria (manipulados hortofrutícolas). Se propone actuar en Pozo Estrecho en el mismo sentido y en función de la ocupación del primero.
- No es recomendable desarrollar zonas industriales al Oeste de la N-301.
- En la Unión, desarrollar en corto plazo un polígono local en Lo Bolarín, bien integrado con el corredor de acceso a Cartagena. Es necesario resolver los problemas de los polígonos del casco, desclasificando Lo Tacón, debido al hundimiento del terreno, y el área de la Estación.

3. Fuente Alamo

Estructurar polígonos locales en función de la futura autovía Alhama – Fuente Alamo-Mar Menor (MU-602), rompiendo las dinámicas de asentamiento disperso en los frentes de carretera. Fuente Alamo debe aprovechar su papel de articulación entre el eje del Guadalentín y Cartagena, valorando para la cualificación del parque de suelo local la relación con el CAEDI e Industrialhama, en lo industrial, y con las nuevas futuras urbanizaciones turísticas del litoral y del interior.

III. **Una estrategia de integración de Cartagena con las dinámicas endógenas de la Región, a corto, medio y largo plazo: potenciar la relación del tejido industrial del Campo de Cartagena, y especialmente de la ciudad (como cabecera del sur regional), con la Huerta y la Vega Media, el eje del Guadalentín, el corredor turístico del Mar Menor y las futuras actuaciones de interés regional (aeropuerto y urbanizaciones turísticas del litoral occidental).**

Las actuaciones propuestas previamente deben por tanto coordinarse con objetivos territoriales, superando el marco local:

- A corto plazo, completar la articulación de Cartagena con las dinámicas endógenas del Mar Menor y del Campo de Cartagena, de servicios



turísticos y actividades hortofrutícolas. Fundamentalmente, acercando la oferta de Cartagena a la Ribera, a través de la nueva actuación en Los Camachos - Los Beatos, y disponiendo de una oferta global de servicios de escala y atractivo para desempeñar eficazmente la función de cabecera comarcal.

- A medio plazo, y con el fin de estructurar el Eje Murcia-Cartagena y la relación con el futuro Aeropuerto de la Región, establecer las actuaciones en los nodos propuestas y reservar suelo en el entorno, para la vinculación, a través la malla de carreteras, de Cartagena y el Mar Menor con el centro regional. A fin de articular el eje Cartagena – Murcia parece conveniente prever zonas industriales en:
 - Carretera de Miranda entre N-301 y Autovía a Murcia (conexión con General Electric).
 - Cruces de Roldán y El Jimenado.
 - Cruce de la autovía Murcia – Cartagena (N-301) con la Autovía San Javier –Murcia (A-37).
 - En general, habría que establecer reservas en los nudos principales de carreteras para evitar crecimientos incontrolados.
- En todo caso, el nuevo territorio del Campo de Cartagena y Murcia debe desarrollarse como un espacio de calidad que integre actividades agrícolas, industriales – logísticas, turísticas, residenciales, aeroportuarias en un marco de tránsitos y relaciones muy variado.

IV. Potenciación de relaciones del tejido industrial local con el nuevo Aeropuerto Regional. Equilibrio y coordinación de la oferta entre los municipios y polígonos relacionados con el eje Murcia – Aeropuerto – Cartagena.

6.5. Estrategia del espacio industrial en la Zona III: Valle del Guadalentín

6.5.1. Carácter funcional de la Zona III en el conjunto de la Región

Constituye la zona o eje de difusión industrial de más reciente y prometedora dinámica, prolongando hacia el sur el Eje del Mediterráneo.

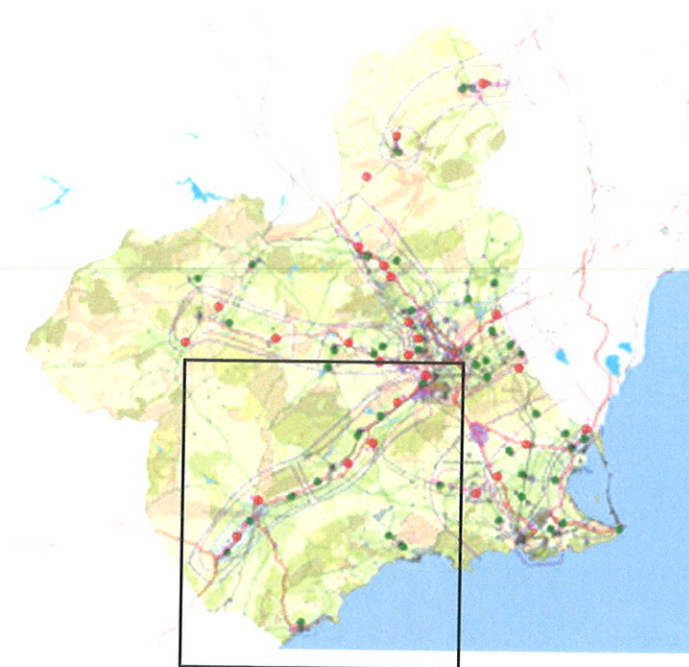
- Se ha consolidado como un eje muy dinámico en los últimos años y se vislumbran grandes potencialidades.
- Eje de conexión y expansión de Murcia hacia Andalucía, “recentrando” la Región y creando zonas de oportunidad añadida por su carácter de cabecera de distribución de Andalucía Oriental.
- La A-7 - autovía de conexión con Andalucía ha vertebrado esta Comarca con Andalucía, y ha permitido acercar sensiblemente esta zona a la Capital.

Zona con importante variedad de sectores productivos, su proyección futura no tiene la debilidad de las áreas concentradas en un monocultivo, es una de las grandes áreas de desarrollo económico industrial de futuro de la región.

- Zona con fuerte implantación ganadera y agrícola, con industria agroalimentaria, calzado, ganadera, cárnica y curtidos de piel.
- Puesta en valor por la entrada en Plan de Producción de las zonas regables del trasvase.

La Zona va a estar afectada por las nuevas dinámicas del sur de la Región.

- La zona de “enclaves” del litoral se va a estructurar en dirección este – oeste, en paralelo a la costa, con la futura autopista Cartagena – Vera, rompiendo la dependencia del corredor de la A-7.
- Se producirá entonces una competencia a nivel de comunicaciones (con su consiguiente valor añadido) y actuaciones de interés regional.
- Sin embargo, las ciudades del corredor están mejorando su nivel urbano, en cuanto focos dotacionales y calidad de vida. El nivel de desarrollo económico de la zona continua creciendo, y la dedicación de la inmigración a la agricultura está permitiendo el incremento de la dedicación a los sectores terciario e industrial.



6.5.2. Subzonas industriales de la Zona III

Esta zona puede subdividirse funcionalmente en dos subzonas:

Subzona funcional A: Alto Guadalentín (Puerto Lumbreras - Lorca)

Subzona con fuerte capitalidad en Lorca, que absorbe el territorio circundante. Saprelorca se vislumbra como un gran Polígono receptor de industria comarcal y regional y base para el desarrollo de un CAEDI entre Lorca y Puerto Lumbreras. La zona de La Serreta, al norte del núcleo urbano de Lorca y de difícil ocupación por otros usos, es un área de reserva singular. El sector cárnico, ganadero y curtidos son los principales focos de actividad.

La ubicación puede atraer industria cuyo mercado y área de influencia se sitúe entre Murcia, Almería, Granada (plásticos, transformados, logística, farmacéutica, etc.)



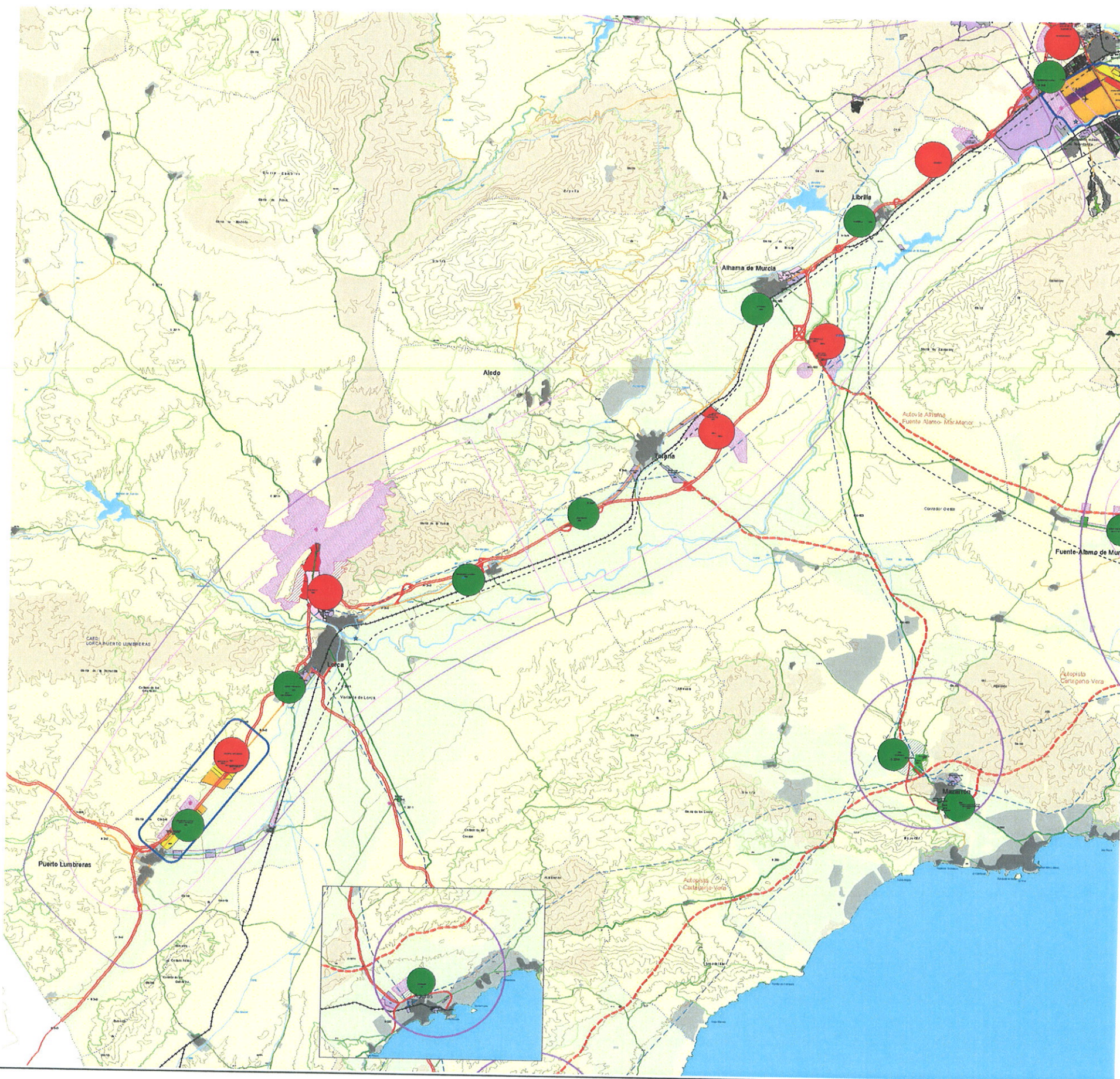
Subzona funcional B: Bajo Guadalentín (Totana - Alhama de Murcia - Librilla)

Subzona vertebrada por la Autovía A-7 del Mediterráneo. El tramo oriental tiende a integrarse paulatinamente en el área metropolitana de Murcia, una vez que se han consolidado las dinámicas de comunicación la autovía del Mediterráneo.

Industria cárnica potente que induce fuerte desarrollo ganadero en la zona, e industria de calzado de tamaño pequeño.

6.5.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona III

- Gran preponderancia y dependencia del eje viario de la A-7, formando una estructura lineal relacionada de movilidad entre núcleos y huertas.
- La articulación transversal a este eje ha sido siempre muy escasa, limitada inicialmente a pequeñas carreteras de huerta y sierra, y conexiones de baja calidad con la costa y la comarca del Río Mula.
- La autovía de acceso a Aguilas dotó a la zona de un punto de articulación hacia el sur, en un proceso de enriquecimiento funcional que se va a continuar con la autovía Alhama – Fuente Alamo- Mar Menor (MU-602).
- La conexión por autopista con Andalucía (la N-340 con Almería y la N-342 con Granada y Sevilla) otorga un potencial de centralidad al entorno de Puerto - Lumbreras - Lorca, como una de las encrucijadas nacionales de carreteras de primer orden, de apertura de Andalucía hacia el Eje Mediterráneo de cara a la implantación de conexiones logísticas entre el estribo sur del Arco Mediterráneo y el eje económico del Valle del Guadalentín.
- El trazado del ferrocarril continúa la misma estructura lineal, si bien su bajo nivel de funcionamiento no ha estructurado prácticamente ninguna dinámica nueva. La rectificación del trazado para la entrada de Alta Velocidad comprende la relocalización de estaciones, que podrían convertirse en nuevas áreas de centralidad.



Municipio	Actuación
ALHAMA DE MURCIA	Zona Industrial de Industrialhama
ALHAMA DE MURCIA	Minipolígono de Alhama
LIBRILLA	Zona Industrial de Librilla
LIBRILLA	Minipolígono Vistabella
LORCA	Minipolígono Los Peñones
LORCA	Minipolígono Carretera N-340
LORCA	Minipolígono La Hoya
LORCA	CAEDI de Lorca - Puerto Lumbreras
LORCA	Zona Industrial La Serreta
PUERTO LUMBRERAS	CAEDI de Lorca - Puerto Lumbreras
TOTANA	Minipolígono Acceso Sur
TOTANA	Zona Industrial El Salar



6.5.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona III, con carácter estratégico

La estrategia de desarrollo territorial en este eje se basa en las propuestas siguientes:

I. Potenciamiento de un polo al oeste, el CAEDI Lorca - Puerto Lumbreras, de gran proyección futura como “Nodo de conexión entre la Región de Murcia y Andalucía Oriental”, que aglutine el desarrollo y los enlaces del Eje con Andalucía.

Definir y reservar, con carácter estratégico, una amplia área en el entorno de la A-340 entre Lorca y Puerto Lumbreras, como Complejo de Actividades Económicas Dotacionales e Industriales (CAEDI), en el que vayan desarrollándose Áreas o Parques de Actividad muy vinculados al nodo de distribución de carreteras, en torno a tres áreas. Definir una estructura de áreas de protección ambiental y paisajística encuadrando los Parques de actividad, más amplia que la estructura de espacios libres de los Planes Parciales, como corredores verdes en el frente de autopista, área de tratamiento de la rambla, separación de las zonas agrícolas, etc.

- Potenciar el desarrollo y ampliaciones del polígono de Saprelorca, mediante un Programa de Actuación del CAEDI, que recoja actuaciones de integración con Puerto Lumbreras y el núcleo urbano de Lorca. Se trata de mantener el buen nivel de calidad y solvencia de gestión de Saprelorca, en un espacio con buenas posibilidades de ampliación a lo largo del frente de autovía, como gran polo principal del CAEDI.
- El polígono de Puerto Lumbreras es también una correcta actuación, a potenciar como otro núcleo o Área de Actividad del CAEDI. Junto con las instalaciones cercanas, en el frente de carretera a la entrada desde Lorca, es un área para posibles ampliaciones que pueda acoger industria terciaria y que forme un polo de implantaciones junto con el entorno de Saprelorca.
- Definir en Puerto Lumbreras áreas de servicio a la Autovía y posiblemente implementar un Centro Logístico de segundo orden en la bifurcación de carreteras a Andalucía. El área de la antigua carretera nacional se integrará en el CAEDI, dentro del Programa, como área de rehabilitación y reordenación, compatibilizando actividades, especializada en servicios urbanos.
- En la estación de ferrocarril de Puerto Lumbreras, estudiar la posible localización de una zona de carga ferroviaria, relacionada con el CAEDI y la agricultura.
- Ampliación de la zona de Los Peñones desde la antigua CN-340 a la autovía A-340, regularizando las instalaciones actuales en S.N.U., creando nuevas áreas apoyadas en los dos ejes: industria local ASA y Complejo Dotacional del CAEDI, zona deportiva/recreativa-residencial de apoyo a Hospital Comarcal. Se analizarán las ventanas visuales y compatibilidad de usos con las áreas dotacionales.

II. Estructuración de la dinámica del eje mediante polos de segundo y tercer nivel a lo largo de la Autovía A-340.

Siguiendo en general las propuestas municipales, se trata de estructurar un conjunto de polígonos de calidad media y alta, en la línea de las actuaciones de los últimos años. Los polígonos a potenciar son:

- En Puerto Lumbreras, desarrollo de una zona industrial al oeste del núcleo, incluso dentro del CAEDI, como polígono de entrada desde Andalucía.
- Articular el polígono de la Carretera de Caravaca (La Serreta) con fuerte ubicación de industria de curtidos, como una zona para asentamientos de este tipo de industria. Rehabilitar, urbanizar correctamente y delimitar por fases como una de las grandes reservas industriales del área junto al CAEDI
- Desarrollar el polígono de La Hoya (Lorca), receptor de industria agroalimentaria con su ampliación.
- El polígono de Totana, al norte de la autovía, reservando suelo en su entorno para futuras ampliaciones y mejorando la accesibilidad desde el núcleo.
- Minipolígono del Acceso Sur en el entorno de la Autovía A-340 como una zona alternativa en Totana.
- Seguir desarrollando Industrial Alhama como polígono prioritario en Alhama en el eje de la Autovía A-340, reservando suelo para actuaciones en el frente de la carretera.
- En Librilla, potenciar el polígono de Los Cabecicos Blancos como Zona Industrial. Minipolígono de carácter agroalimentario en la zona Vistabella.
- En el cruce de las carreteras C-3211 y MU-620, se dispone de una reserva estratégica para el desarrollo de un núcleo de servicios de conexión entre el Eje del Guadalentín y las zonas agrícolas de la Vega al norte de la Sierra de Almenara.
- El planeamiento, dispone varias reservas mixtas en Lorca de usos mixto residencial y de actividades económicas en la zona de Las Purías, así

como una posible estación de graneles en la línea ferroviaria Murcia Andalucía.

- Conforme a lo indicado en las Directrices y P.O.T. del Litoral de la Región de Murcia, se evitarán tanto la calificación de suelo industrial como la instalación de nuevas industrias, entre la Autopista Cartagena-Vera y el mar en el área comprendida entre la Loma de los Peñones y la Sierra de Las Moreras.

III. Control urbanístico y cualificación del resto de espacios e implantaciones de actividades económicas.

Ordenar mediante normativas adecuadas y delimitación de unidades de actuación en las zonas semiconsolidadas los frentes de carretera, travesías y autovía:

- En Totana, a ambos lados del núcleo, todo el frente de la antigua carretera nacional.
- En Alhama, de forma coordinada con la recuperación de pasillo ferroviario, la nueva estación y la concentración en polígonos.
- En Librilla, limitando el impacto de un corredor lineal sobre la autovía y el entorno
- En Puerto Lumbreras, en la zona urbana de entrada desde el CAEDI, y limitando la formación de un corredor lineal en la carretera de la estación.

Incentivar fuertemente traslado de industrias de cascos urbanos a polígonos calificados como preferentes. Detener el resto de actuaciones por estar situadas en zonas de alto valor agrícola. En las pedanías, desarrollo, con carácter de dotación, de minipolígonos muy reducidos, que ordenen oferta de suelo y servicios.

6.6. Estrategia del espacio industrial en la Zona IV: Vega Alta del Segura - Valle del Ricote

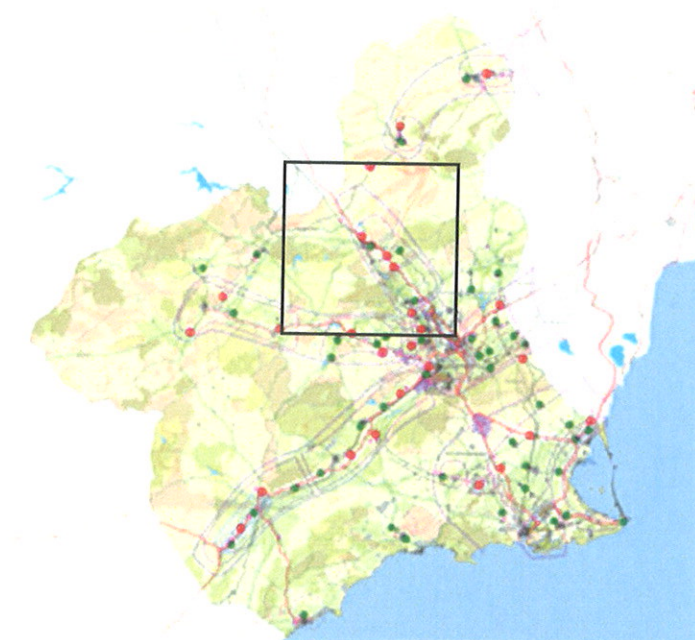
6.6.1. Carácter funcional de la Zona IV en el conjunto de la Región

Eje tradicional de industrialización, en base a los flujos de relación entre Murcia y la Meseta, apoyado en la autovía Murcia-Albacete (A-30). Constituye la opción de extensión de la influencia de Murcia hacia la Meseta, diversificando sus conexiones interregionales.

- Su dinámica principal de influencia y difusión está actualmente ligada a Murcia, ya que las dinámicas de conexión con la Meseta son débiles, dados los vacíos de actividades hasta Hellín y Albacete y la diferencia de procesos agrícolas de ambas regiones.
- La Zona está fuertemente condicionada por el peso del centro regional, mejor integrado con el eje mediterráneo de la A7 que con las opciones de relación al norte.
- En cualquier caso, la Zona hará a su vez de nexo de unión de Murcia con las comarcas del Altiplano y Oriental.

La mejora de las comunicaciones con Murcia con la entrada en funcionamiento de la autovía Murcia – Madrid (A-301), le confirma una dinámica nueva de perspectivas de crecimiento a medio plazo.

- Zona clásica de producción hortofrutícola situada en el eje Murcia – Madrid, su dinámica actual es hoy inferior a la del Valle del Guadalentín.
- En el Valle del Ricote, zona de municipios pequeños situada en un valle montañoso de difícil desarrollo industrial, las ofertas se polarizan en los extremos del eje: Cieza al norte, Blanca y Abarán en el centro y Archena al sur. El interior del Valle es un vacío en cuanto actividades no agrícolas, dado su aislamiento, pero debe plantearse sus potenciales ligados al turismo rural, en función de su singular paisaje.
- La conexión entre Murcia y el Altiplano se realizará a través de la Vega Alta y el valle del Ricote, dependiendo del trazado definitivo de la autovía lo que activará más el papel de corredor del área.



Las dinámicas de localización industrial han mejorado con la focalización de nodos de actividad en el entorno de la autovía, pero se debilitan en el tramo norte.

6.6.2. Subzonas industriales de la Zona IV

Esta zona puede subdividirse funcionalmente en las siguientes zonas:

Subzona funcional A: Cieza

Cieza tiene personalidad propia como centro comarcal, pero ha sufrido en los últimos 15 años el impacto de la desaparición de la industria del esparto y esto ha hecho que se encuentre en situación de declive. Existe suelo industrial en condiciones adecuadas en la zona de Los Albares y El Búho II, pero el área mantiene unas demandas muy contenidas.

La nueva autovía de Cieza a Albacete está introduciendo cierto dinamismo el eje Cieza – Venta del Olivo en los frentes de la antigua carretera nacional, fuera de los polígonos.

Subzona funcional B: Abarán – Blanca

En contraste con Cieza, Abarán ha tenido un desarrollo importante ligado a la industria de manipulado hortofrutícola y la existencia de grandes empresas. Abarán tiene necesidad de espacio industrial debido a su desarrollo. Estos desarrollos debe concentrarse en la zona industrial de Abarán y evitar la dispersión en el resto del municipio.

Blanca ha generado en el último periodo una oferta de suelo importante, en la entrada de la autovía, bien desarrollada.

Subzona funcional C: Valle del Ricote

Es un eje secundario paralelo a la N-301. Dada la proximidad de todos los municipios, toda la zona se articula como una sola unidad funcional. La demanda industrial es muy débil en general, probablemente una de las más bajas de la Región, con pocos asentamientos industriales, de carácter muy local. La autovía podría haber cambiado las tendencias, pero realmente está trasladando las demandas a sus fachadas.

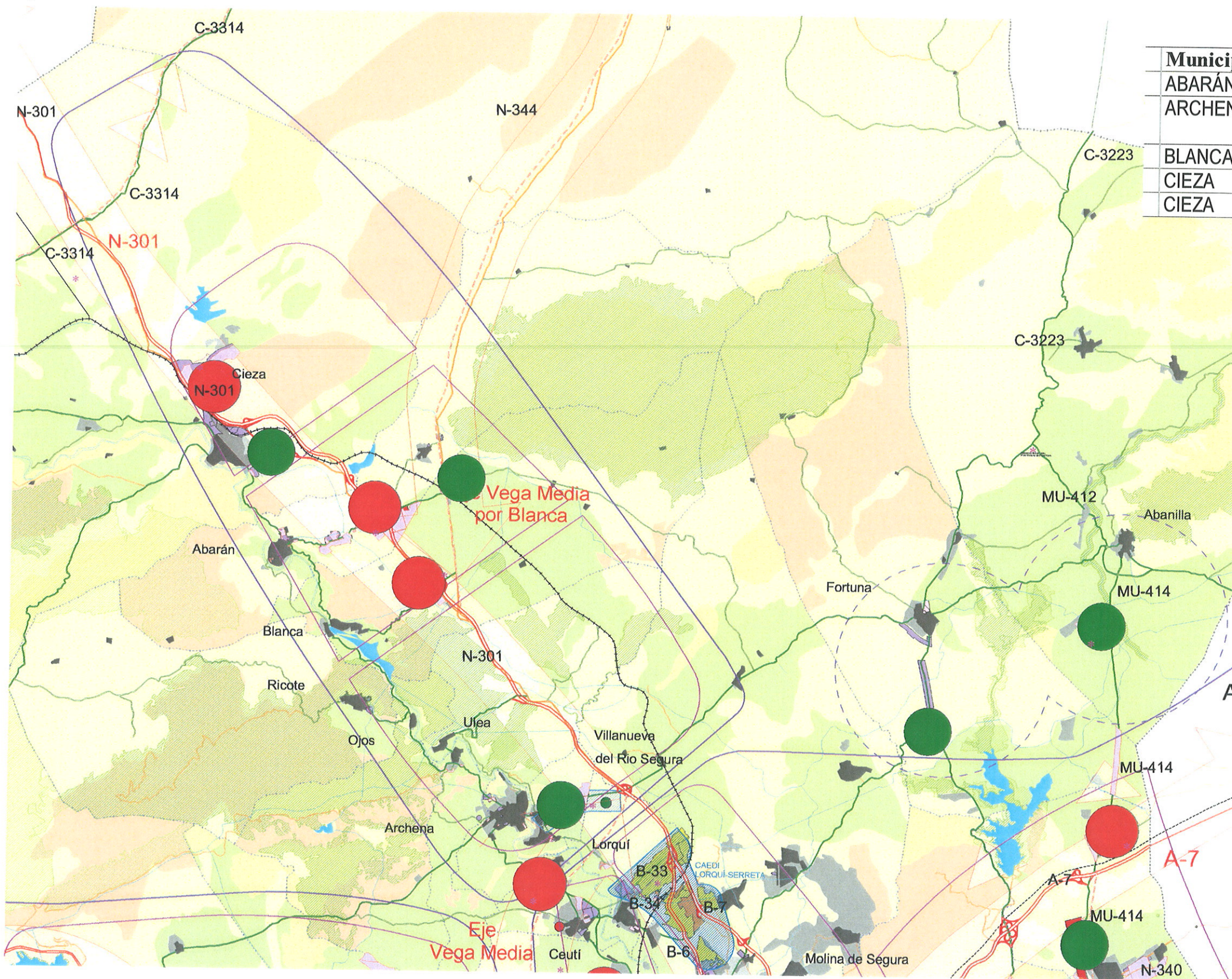
Archena es el municipio más dinámico con su vocación de actividades turísticas, cuya vía de relación natural es hacia Molina - Murcia. Está desarrollando una oferta básica de suelo en la zona de La Capellanía, pero no considera estratégico el desarrollo de más suelo industrial.

Ulea, Ojos y Villanueva son municipios de bajo potencial de industrialización, y no tienen suelo calificado como industrial.

6.6.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona IV

- El Eje hacia la Meseta se articula en torno a la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301) se han convertido en puntos de elevada accesibilidad y, por lo tanto, en emplazamientos de desarrollos de actividades económicas para todos los ayuntamientos.
- La autovía introduce a su vez cambios significativos en la accesibilidad a Jumilla desde Murcia, a través de la carretera N-344 y la C-3314.

- El Valle del Ricote se articula en torno al eje viario formado por las carreteras MU-512, MU-514, MU-520 y MU-522 de carácter secundario, que conecta con la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-30) en cinco puntos.
- El trazado de la autovía Villena - Yecla – Jumilla con la conexión por el norte (Venta del Olivo) o el sur (Blanca) va a condicionar el centro de gravedad de la zona y sus políticas de integración hacia el este, o el anclaje hacia la Vega Media.



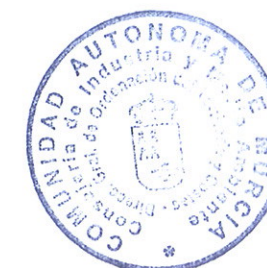
Municipio	Actuación
ABARÁN	Zona Industrial de Abarán
ARCHENA	Minipolígono Comarcal Valle del Ricote
BLANCA	Minipolígono Blanca
CIEZA	Zona Industrial El Búho II
CIEZA	Minipolígono de Los Albares



- CAEDI
- Zona Industrial
- Minipolígono

6.6.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona IV, con carácter estratégico

- I. **La principal opción estratégica en este Eje es su estructuración en una serie de polos de actividad, a interdistancias razonables para potenciar una tensión de desarrollo y difusión de actividades fundamentalmente desde Murcia.**
1. Creación de polos de dinamismo empresarial en Cieza, Abarán y Blanca.
 - El polo de Cieza se vislumbra alrededor de Sierra de Ascoy, Búho II y zona del nuevo polígono. Desarrollado por fases y modularmente adecuando progresivamente la relación entre la oferta y la demanda.
 - Cieza podría además desarrollar una mini-área en la salida de la antigua carretera a Murcia para talleres, servicios, etc.
 - La Zona Industrial de Abarán se situaría entre la carretera antigua N-301 y la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301) con desarrollos posteriores a ambos lados de la autovía y posibilidad de crecer hacia la Estación de Blanca.
 - En Blanca el Polígono de San Roque se ha desarrollado convenientemente, siendo necesario reservar y controlar el suelo alrededor. La zona de la estación es un área potencial en función de la conexión con Jumilla.
 - Sería conveniente recoger en la gestión de ésta a Ricote y Ojos, así como incentivar traslados de industria del casco a esta zona.
 2. En el Valle del Ricote, dotaciones locales de suelo, a ubicar por los ayuntamientos
 - Se propone la promoción pequeñas áreas de desarrollo local para atender las demandas endógenas de los municipios, que integren mini-áreas de pequeña industria y servicios (ASA) en los cascos urbanos para recoger demandas ligadas a los usos terciarios (talleres, exposiciones) en los Ayuntamientos donde exista demanda y espacio suficiente.
 - Mejorar la situación de la red de carreteras, como medida de integración en el corredor de la autovía.
 3. Mantener en Archena un crecimiento controlado y limitado
 - De acuerdo con los objetivos municipales, mantener la calidad del polígono de la Capellanía en los polígonos privados.
 - El nuevo Plan General limita el crecimiento, y las áreas no planeadas podrían reservarse para implantaciones singulares con algún valor añadido.



6.7. Estrategia del espacio industrial en la Zona V: Eje del Noroeste- Mula

6.7.1. Carácter funcional de la Zona V en el conjunto de la Región

Zona tradicionalmente agro-ganadera y apartada de los principales ejes de desarrollo con relación al contexto regional, con tasas bajas de crecimiento de población en los últimos años en todos los municipios. La mejora de las comunicaciones con la nueva autovía del Noroeste trae nuevas perspectivas para atraer industria exógena y abrir nuevos mercados para las exportaciones de productos procedentes de las explotaciones de materia prima (mármol, conservas, etc.).

- Economía basada en el sector agrario, en industrias derivadas del mismo (conservas y manipulados hortofrutícolas) en la extracción de materias primas (mármol) en la elaboración de productos de construcción a partir de éstas), con peso específico de otros sectores (calzado en Caravaca, vinos en Bullas, arroz en Calasparra...)
- En general, con industria pequeña o mediana salvo algunas empresas dedicadas a grandes grupos.

La nueva autovía abre nuevas e importantes dinámicas de localización de nuevo suelo industrial y de redefinición de los desarrollos existentes.

- El nuevo corredor articula las relaciones entre los municipios y la accesibilidad al centro regional.
- No obstante, la Zona no es homogénea, por la distancia relativa al centro y el peso demográfico y económico de los municipios.

6.7.2. Subzonas industriales de la Zona V

Esta zona puede subdividirse funcionalmente en las siguientes subzonas:

Subzona funcional A: Noroeste (Caravaca - Cehegín - Bullas)

La carretera entre Caravaca y Cehegín (C-415) ha sido una zona natural de concentración industrial. En general, la industria asentada en este eje es pequeña o mediana, de servicios, salvo algunas empresas dedicadas a grandes grupos y las dedicadas al tratamiento del mármol. Actualmente se han dinamizado las localizaciones fuera del eje, en el polígono de Cavila, que se considera un área de revalorización urbana.

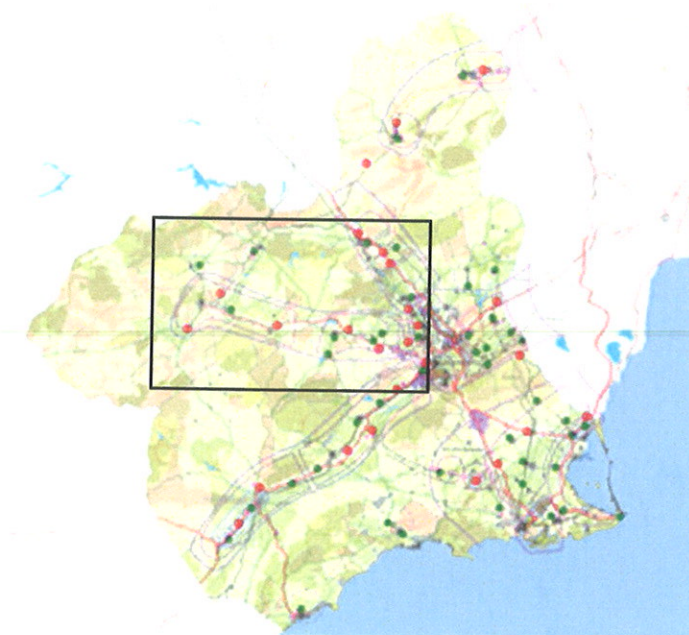
La subzona tiene nuevas posibilidades de atraer industria exógena y consolidar el mayor desarrollo de actividades de primera transformación de la materia prima (mármol, conservas, etc.)

Subzona funcional B: Río Mula

Una única zona que engloba a todos los Municipios de esta Comarca: Mula, Pliego, Albudeite y Campos del Río. Estructura económica dependiente de la agricultura, vinculada al Río Mula y las aportaciones del trasvase. La crisis de la Industria Conservera ha afectado a la zona sensiblemente.

La nueva Autovía del Noroeste-Río Mula (C-415) liga fuertemente estas tres poblaciones y polarizará en su entorno las nuevas calificaciones de suelo industrial, muy relacionadas con las dinámicas de demanda del área metropolitana de Murcia y la Vega Media, en un proceso con paralelismos con la formación del Eje del Guadalentín.

Las bajas demandas de implantaciones industriales, fundamentalmente de tipo local, se han visto por tanto transformada por las nuevas dinámicas



introducidas por la autovía y el desarrollo efectivo de suelo en el entorno del centro regional.

Subzona funcional C: Moratalla y Calasparra (enclaves)

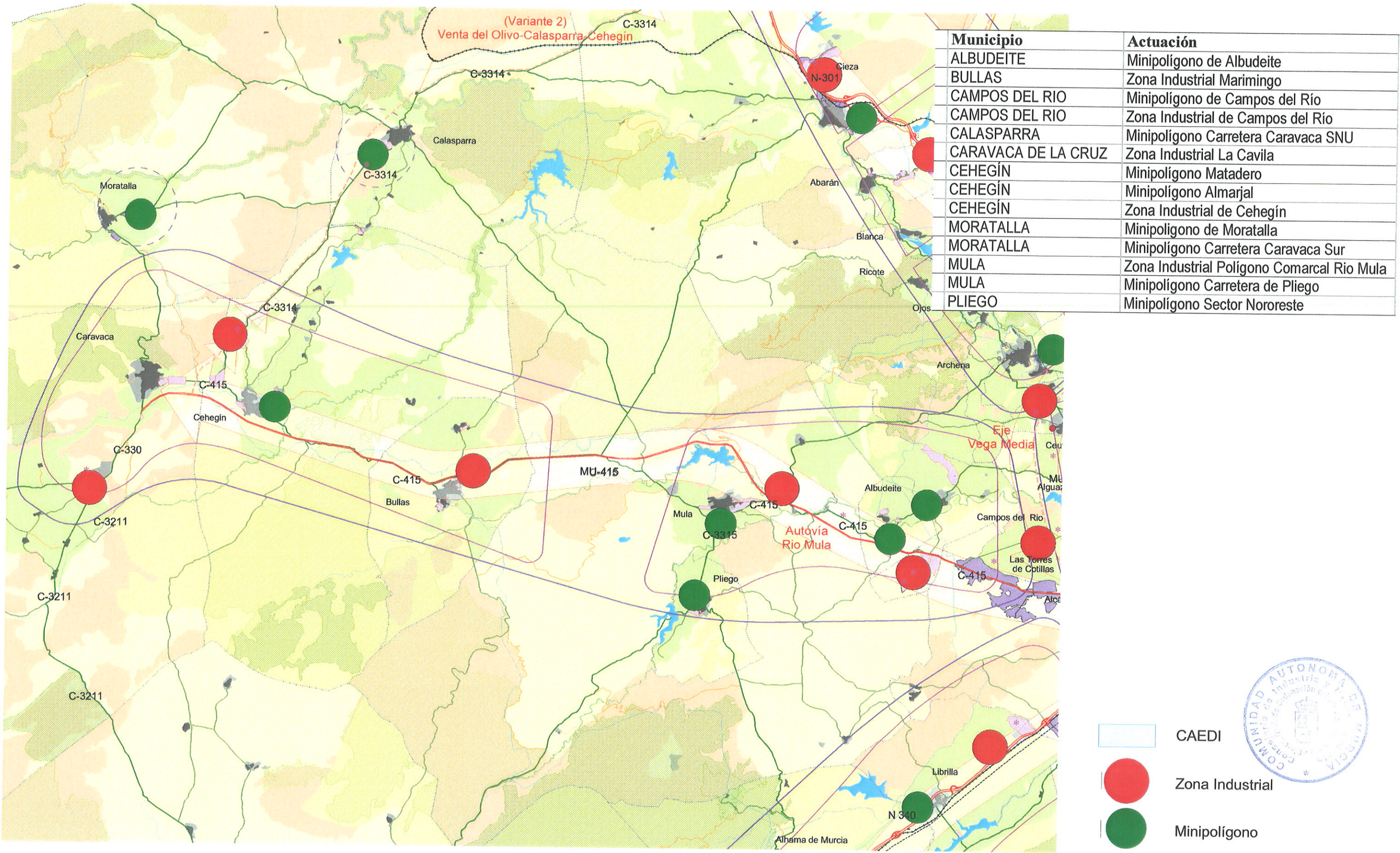
Existen problemas de desconexión de esta zona con los ejes de desarrollo de la región por su posición periférica al eje de la Autovía del Río Mula (C-415) y del eje de la vega Media. Es una zona alejada de las tendencias más fuertes de la Región. La demanda es más baja que en el resto y esta está ligada a demandas locales agrícolas y de la construcción. Sin embargo las iniciativas vienen en gran parte ligadas a las previsiones y actuaciones promovidas por los ayuntamientos para mejorar la oferta local de suelo. La producción de suelo ordenado ha sido poco clara, tendiendo a ocupar el frente de la carretera a Cehegín, pero existen planes de mejora y consolidación.

Las grandes demandas de los Ayuntamientos de intervención a nivel regional son las relacionadas con la integración en el sistema de comunicaciones interregional por el norte.

6.7.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona V

- La nueva autovía Noroeste-Rio Mula (MU-415) está significando un factor de dinamización del conjunto del eje. El trazado, los accesos dispuestos y las variantes a las poblaciones se van a convertir en nuevas oportunidades en una zona en que escasean los factores de desarrollo.
- Otros ejes viarios secundarios que constituyen ramificaciones de la dinámica de difusión son la Carretera C-330 (Caravaca - Polígono Cavila) y la C-3314 (Caravaca - Calasparra)
- La relación entre Calasparra y la Vega Alta a través de Venta del Olivo, y de forma más amplia, la extensión de este corredor hacia Jumilla – Valencia por el este y Puebla de Don Fadrique - Andalucía por el oeste están todavía por definir.
- El resto de ejes de articulación hacia los ejes del Guadalentín (Caravaca - Lorca y Andalucía) o de la Vega del Segura (conexión entre el Río Mula y los municipios de la Vega Media o Cieza) son prácticamente inexistentes, aunque ya se están definiendo posibles trazados.





6.7.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona V, con carácter estratégico

I. Las principales opciones estratégicas de esta Zona son, propiciar la difusión de actividades y dinámicas desde Murcia, aprovechando la accesibilidad que proporciona de la Autovía Noroeste-Rio Mula (C-415), y la definición del corredor norte Valencia – Murcia – Andalucía.

La autovía está suponiendo la polarización de oportunidades a partir de la capital regional, apoyadas en el nuevo trazado, en las variantes y en los puntos de accesibilidad privilegiada (accesos, vías de servicio, etc.), rompiendo con la dispersión de actuaciones en el territorio, y unificando en el nuevo corredor la localización de suelo.

En el extremo noroccidental es necesario aclarar las alternativas de conexión con el entorno territorial, con el objetivo de definir las políticas y el potencial de los enclaves de Calasparra y Moratalla.

Además, es necesaria una profunda valorización de los recursos paisajísticos y culturales del territorio, con el fin de adecuar el impacto de las actividades y sus instalaciones a éstos.

II. El aprovechamiento y potenciamiento de esta opción estratégica se instrumenta, fundamentalmente, en base a los grupos de propuestas siguientes:

1. Estructuración del Eje mediante una serie de áreas y zonas industriales concentradas, muy vinculadas a la autovía, con incentivos y ayudas especiales a la difusión de actividades desde el centro regional
- Potenciar los polígonos existentes y las nuevas propuestas municipales en los nudos de la autovía, con un carácter entre la Zona Industrial y el polígono local, en función de la evolución de las demandas. Sumar la demanda de servicios atraídos por la carretera a la de los sectores endógenos vinculados a las materias primas, con Caravaca - Cehegín como polo más lejano para generar una tensión a lo largo de todo el Eje. Se proponen las siguientes actuaciones concentradas en dicho Eje:
 1. El Polígono de Cavila (Caravaca) y la Zona Industrial de Marimingo (Bullas) realizados por Sepes son las dos ofertas de nivel adecuado de la zona. Marimingo ha tenido una escasa demanda y un desarrollo débil y el desarrollo de Cavila ha oscilado entre el rechazo del empresariado de la zona, habituado a la localización de fachada en la carretera local, y la especulación de suelo disponible. No obstante, deben de ser consolidados mediante su ampliación y fomento, como parte de los asentamientos industriales básicos de la zona, como medida de atraer las empresas al suelo equipado frente a otro tipo de alternativas.
 2. La oferta de suelo en Cehegín debe basarse la nueva zona industrial del Ayuntamiento en la salida a la carretera hacia Calasparra, el polígono de Agua Salada, complementado por un Parque de Acopio y Almacenamiento al norte, en la misma carretera, que ordene las demandas de suelo de primera transformación del mármol.
 3. El Polígono de Mula – Carretera de Yechar, actualmente en construcción, recogiendo además las demandas de Pliego.
 4. El nudo de la autovía en Campos del Río, puede convertirse en un foco industrial importante, muy relacionado con las dinámicas del entorno de Alcantarilla y el oeste de Murcia, con un nivel de equipamiento y servicios a la autovía adecuado.
- La existencia de múltiples focos, planteados por los ayuntamientos en un momento de demanda muy alta, hace necesario el desarrollo de las actuaciones de forma modular e integrada. También es necesario el control de la especulación del suelo bruto y de parcelas, con medidas en la gestión de polígonos para la ocupación efectiva.
- Apoyar la difusión de actividades desde el centro regional, incentivando fuertemente los traslados a los polígonos de la industria situada en los cascos de las poblaciones, e Incluir incentivos fuertes, desde la administración regional y municipal, para las empresas que se instalen en los polígonos propuestos.

2. Fomento de suelo en los enclaves de Calasparra y Moratalla

En Calasparra existen fuertes intenciones municipales de desarrollo de suelo industrial, en función del incremento de demanda general, los altos precios de las zonas de servicios en la carretera, y principalmente, por las expectativas de prolongación del eje Villena – Yecla – Jumilla a través de Venta del Olivo y Calasparra hacia Andalucía. Las dinámicas de crecimiento en Moratalla están en todo caso mucho más matizadas.

La realidad es que este eje está por definir, y la alternativa de conexión hacia el sur por la Vega Media hacia la A-7 es muy competitiva. La propuesta de las Directrices es:

- Programar la mejora de conexiones con Venta del Olivo, dentro de una estrategia común de desarrollo con Cieza y Jumilla.
- Desarrollar los planes de suelo industrial previsto por módulos, inicialmente como Minipolígonos ASA, reservando zonas de extensión.
- Mejorar el frente de carretera en Calasparra, la urbanización, servicios y dotaciones, y diversificar la tipología de oferta.
- En Cehegín, madurar en la elaboración del Plan General la localización de un minipolígono alternativo al actual emplazamiento de Casa Felipe.

3. Controlar los desarrollos fuera de las principales actuaciones fuera del eje e integrar las áreas urbanas

1. Dotar en los municipios pequeñas zonas industriales para servicios y terciarios (talleres, exposición, etc.).
2. En Caravaca, promover actuaciones de mejora del eje urbano de entrada como zona de servicios y comercial, promoviendo el traslado de actividades industriales a los polígonos, y la prevención de vistas del Santuario y Conjunto Histórico - Artístico. Evitar la consolidación de otros enclaves existentes
3. En Cehegín, completar de forma adecuada a la integración en el entorno urbano los minipolígonos El Armarjal y la zona de El Matadero.
4. En Albudeite, el polígono de la autovía está bien localizado y es adecuado en tamaño a las demandas del municipio. No está cerca de núcleo urbano, por lo que es importante controlar otras implantaciones en suelo rústico.
5. La oferta en Campos del Río se complementa con el minipolígono de Los Brazos, a desarrollar por módulos pequeños.
6. Pliego no tiene expectativas de demanda, y el ayuntamiento se plantea la desclasificación de suelo industrial.
7. Al igual que en otras comarcas, se considera necesario el desarrollo modular y limitar al máximo, las ubicaciones incontroladas en S.N.U. y en especial en la huerta.

4. Estructurar, a largo plazo, nuevas dinámicas de conexión transversal

Además de las propuestas en el norte de la Zona, se trata de complementar, mediante la mejora de carreteras y focos de servicios, las dinámicas de relación con los ejes del Guadalentín, hacia el litoral y Andalucía, y la relación con el futuro Eje de la Vega Media, entre Campos del Río y Las Torres de Cotillas.

Zona Industrial de Campos del Río

Como área al margen de las estrategias regionales, con ayuntamientos con bajo poder de inversión, corre el riesgo de desarrollarse de forma desordenada o especulativa

- Se propone la realización de un Avance de Plan de Ordenación Territorial o Programa de Actuación, dirigido por el Equipo de Gestión y con carácter prioritario, que coordine la planificación de suelo, características y modulación, interviniendo en todo el proceso de gestión.

6.8. Estrategia del espacio industrial en la Zona VI: Eje del Altiplano

6.8.1. Carácter funcional de la Zona VI en el conjunto de la Región

Eje muy extenso con dos polos industriales, Yecla y Jumilla. El Altiplano es una Zona con dinámicas propias, en el caso de Yecla fuertemente relacionadas con la Comunidad Valenciana. La relación con la Región es marginal respecto a los grandes ejes de desarrollo internos y el centro.

- Zona de recepción de industria polarizada en dos sectores, las actividades endógenas tradicionales, derivadas de la agricultura de la vid, el olivo, etc., que estructuran la actividad en Jumilla, mientras en Yecla el sector del mueble es la base de la industria y de su relación con Villena.
- Yecla posee, por tanto, un dinamismo propio que le concede un peso específico en el sector industrial de la Región muy importante. Su tendencia es el desarrollo de fuertes conexiones con la Comunidad Valenciana, ya que la industria predominante (mueble y derivados) tiene una gran presencia en esta Comunidad Autónoma.
- Las relaciones de transporte refuerzan esta situación: la conexión aérea es más rápida a través de la N-330 Madrid – Alicante y el transporte marítimo para exportaciones se realizan asimismo por Alicante y Valencia. La conexión de Yecla con una vía rápida hacia el norte de Alicante está garantizada para los próximos años.
- Jumilla, dominada por el sector vinícola y con estancamiento en su desarrollo industrial por la crisis del sector conservero, está más aislada de las dinámicas de difusión de la Región, si bien puede convertirse en punto de conexión entre el Altiplano y Murcia a través de la N-344.

La ubicación de industrias o servicios exógenos depende de la configuración de la nueva autovía Yecla – Jumilla – Vega Alta, ya que no existen grandes aglomeraciones de población en la comarca, ni en municipios limítrofes.

- Actualmente es casi ambivalente la conexión desde Jumilla con la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301) por la C-3314 y el cruce de Venta del Olivo, al norte, o por la N-344, en el cruce con Blanca. Esta dualidad equilibra la relación hacia Albacete y Calasparra con el peso de las actividades de la Vega Media y la Huerta de Murcia.
- La posibilidad de conexión por el sur y el entronque con el eje de la Vega Media, también en estudio, daría mayor continuidad a Jumilla con las áreas industriales más activas de la Región, al norte del centro.

6.8.2. Subzonas industriales de la Zona VI

Esta zona se subdivide en dos subzonas coincidentes con los municipios: Yecla y Jumilla.

Subzona funcional A: Yecla

Municipio en expansión demográfica constante y crecimiento industrial, está actualmente ordenando su oferta industrial, con polígonos industriales de dimensiones adecuadas a la demanda. Es el ámbito por excelencia de la industria del mueble de la Región, con una demanda muy alta para industria con tamaño medio / grande que necesita grandes espacios para su funcionamiento.

Existe industria que transforma productos agrarios (vid, olivo, etc.) aunque con menos influencia en el P.I.B. Desde el punto de vista medioambiental, se



necesita resolver el problema de los vertidos de la industria del mueble (laca y pintura), si bien no es complejo.

Subzona funcional B: Jumilla

Municipio dominado por la industria del vino, con producción de vid y en menor medida olivo. Está estancado por la crisis del sector así como por la industria conservera (cierre de Conservas Dunia, Juvinsa, etc.). Tiene problemas de agua sin resolver, ya que el abastecimiento es de pozos, cada vez más profundos y sobreexplotación de acuíferos.

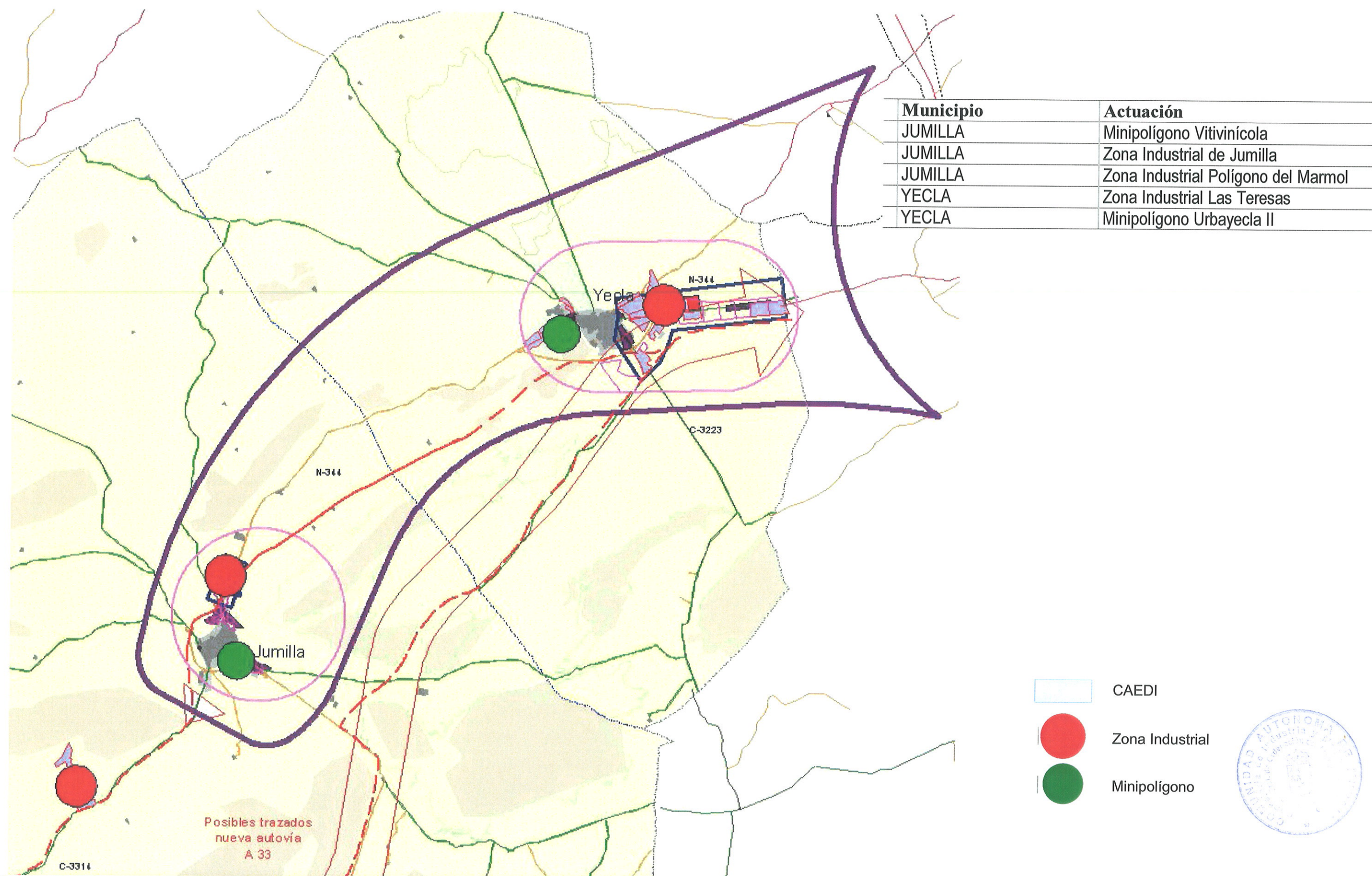
El desarrollo de la industria del mármol genera altas expectativas en los próximos años.

El municipio necesita mejorar la consolidación, infraestructura y disponibilidad de sus espacios industriales, ya que aunque existe gran superficie de suelo calificado, la oferta real de parcelas es baja.

6.8.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona VI

- El Eje se estructura en torno a la carretera N-344, con conexión hacia el este con el Valle del Vinalopó, y al oeste, con la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301) y los núcleos de Blanca y Abarán. La entrada en funcionamiento de la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301), ha provocado que la C-3314 (Venta del Olivo – Jumilla –Yecla) sea la conexión rápida en el futuro con la Vega Alta, uniéndose Jumilla como punto de articulación.
- En los núcleos, las variantes de circunvalación han posibilitado la planificación, por los Planes Generales, de nuevos emplazamientos de potencial industrial.
- La nueva autovía, de competencia estatal y en estudio actualmente, seguirá un trazado sensiblemente paralelo a este recorrido aunque con distintas opciones. Entre las de mayor peso, por la ausencia de condicionantes urbanos, esté el trazado al sur, separada de los núcleos, conectando con la N-344 con entrada hacia el centro regional por Blanca. Esta configuración dejaría el desdoblamiento de la carretera C-3314 entre Jumilla – Venta del Olivo – Calasparra, y la conexión norte con Andalucía para planes posteriores.
- En un contexto en el que la oferta actual está muy orientada a la relación directa con los ejes viarios, en el futuro, por tanto, será importante su reestructuración en relación con las nuevas entradas desde la autovía, y la relación con la articulación Vega Alta – Vega Media.





6.8.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona VI, con carácter estratégico

La estrategia de desarrollo territorial en este eje se basa en las propuestas siguientes:

I. A corto y medio plazo, mantener una oferta competitiva, racionalizada y concentrada en cada una de las dos poblaciones, y estructurar las relaciones Yecla – Villena y Jumilla – Eje Murcia – Cieza.

En la línea de los planteamientos municipales de consolidación de los actuales espacios industriales y formación de nuevos focos de calidad, las Directrices proponen las siguientes actuaciones:

1. Yecla:

Mantener, con carácter prioritario, el nivel de las últimas actuaciones en el área de “Las Teresas”, la Herrada y áreas de S.N.U. en el frente de carretera, formando una Zona Industrial multipolígono que estructure una oferta adecuada como Polígono del Mueble. Se ordenará con los siguientes criterios:

- Espacio atractivo para incrementar la dinámica de intercambios de bienes y servicios con Alicante, potenciando una imagen de marca (Espacio del Mueble)
- Ordenación conjunta de viario y mejora ambiental: conseguir dos nuevas fachadas de borde con sendos viales cerrando un anillo desde y hasta la Ctra de Villena (C-415), articulando las distintas piezas mediante zonas de protección y mejora ambiental, y recualificando funcionalmente el frente actual.
- Desarrollar, como área de crecimiento terciario y de actividades económicas cualificado, el área entre la actual variante y la carretera C-3213 como tercer foco de oferta de suelo en torno al núcleo, posible entrada desde la autovía y cabecera del eje entre Yecla y San Javier.
- Terminar la ordenación urbanística de los sectores de suelo entre Las Teresas y el casco, ocupados ahora de forma dispersa.
- Secundariamente, se consolidará todo el área industrial al oeste, en el frente de la carretera de Jumilla (C-3213), como polígono local de servicios. No existe prácticamente oferta de suelo, pero se mejorará su nivel actual con planes de reurbanización, dotación de servicios, etc. Instrumentar mecanismos de apoyo al desplazamiento de las industrias del interior del municipio y las necesitadas de ampliación a los polígonos. En este sentido, se trata de consolidar el área oriental como zona industrial, y el oeste como zona urbana de servicios locales.
- Limitar absolutamente el procedimiento del 16.3 de autorización de actividades industriales en SNU, y a largo plazo, la formación de enclaves aislados en el entorno de la futura autovía.

2. Jumilla:

Desarrollar el modelo de suelo industrial propuesto por el Ayuntamiento, en las tres áreas previstas: Zona Industrial en “Los Romerales Jumillanos”, polígono mixto local en la entrada sur de la N-344, y Polígono del Mármol. El criterio de las Directrices es el desarrollo modular y la inclusión de medidas en la gestión de polígonos para la ocupación efectiva de parcelas, evitando la dispersión de actuaciones en los corredores viarios.

- Zona Industrial multipolígono en el área norte de la N-344, con base en el Polígono “Los Romerales Jumillanos” y el suelo calificado para su ampliación, de forma acorde a la demanda existente, con dotación de servicios, completando la ordenación posterior de toda la zona (polígonos “El Romeral” y “La Alquería”)
- La entrada sur se considerará una zona mixta, empresarial, de servicios en segunda línea, complementando la urbanización y dotación de servicios, como zona de actividades económicas urbanas ligada a la entrada al casco y la extensión residencial al suroeste.
- El Polígono del Mármol es una actuación con un planteamiento correcto. Mantener como zona concentrada, evitando la aprobación de áreas de servicio o instalaciones dispersas en el entorno de la carretera, que deben por el contrario vincularse al polígono y sus ampliaciones futuras, dado

el interés paisajístico del entorno agrícola. Controlar el impacto ambiental de las actividades.

- Apoyar las implantaciones industriales con incentivos, manteniendo los correspondientes del Ayuntamiento y ampliándolos, en lo posible, a nuevos por parte de la Comunidad Autónoma.

II. A largo plazo, la definición del nuevo acceso del Altiplano a Murcia a través de la N-344 por Blanca va a definir la posición de una parte importante de los suelos industriales en los dos municipios y decantar el desarrollo de los mismos en función de sus mejores comunicaciones.

La estructura actual del suelo industrial de los dos municipios está basada en la relación con los frentes de la carretera N-344. El trazado de la autovía se producirá probablemente fuera de este ámbito, perdiendo las localizaciones actuales, y el suelo planeado para su ampliación por las revisiones de planes generales, el carácter de fachada empresarial.

- Mantener actuaciones concentradas en el entorno de los polígonos actuales, con ampliaciones modulares de dimensiones destinadas al corto y medio plazo.
- En Yecla, delimitar reservas en la probable zona de entrada, desde la carretera C-3213, como área de nuevas tensiones, dinamizando también el eje Abanilla – Santomera - San Javier.
- En Jumilla, reservar de forma amplia suelo en la entrada desde la N-344.
- Planificar las zonas de reserva como suelos no sectorizados, considerando su futura organización como Zonas Industriales formadas por Parques de Actividad, delimitados por sistemas generales de protección y mejora ambiental que articulen su relación con las infraestructuras viarias y el paisaje.

Mantener a su vez la tensión de conexión hacia el oeste de la Región (Vega Alta, Calasparra, Hellín y Albacete), a través de Venta del Olivo. Para esto, el correcto funcionamiento del Polígono del Mármol, la mejora de la carretera y la reserva estratégica de Venta del Olivo en el cruce de la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301) y la C-3314, podrían mantener el “acercamiento” industrial y funcional de Jumilla a la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301), hoy excesivamente alejada.

6.9. Estrategia del espacio industrial en la Zona VII: Enclaves de la comarca Oriental

6.9.1. Carácter funcional de la Zona VII en el conjunto de la Región

Abanilla y Fortuna han sido, hasta ahora, enclaves ajenos a las principales dinámicas industriales de los grandes ejes.

- Zona deprimida con uno de los índices de Renta Per Capita más baja de la Región, se había mantenido con escasa implantación industrial.
- Su desarrollo agrícola se ve limitado por la falta de agua, a excepción de la zona sur de ambos municipios donde existen regadíos del trasvase Tajo - Segura. Existen otras fuentes económicas, como los Baños de Fortuna y la explotación de canteras en ambos municipios.
- Sin embargo, el rápido y correcto desarrollo del Polígono El Semolilla en Abanilla, y la implantación semicontrolada de industrias en la carretera de Fortuna demuestran que existen dinámicas de cambio

El potencial económico e industrial endógeno es aún bajo para constituir un eje, su reto es participar de las dinámicas de zonas colindantes.

- Las mejoras de las infraestructuras viarias comarcales de conexión con la autovía A-7 existentes o planeadas permiten actualmente acercar estos municipios al corredor mediterráneo en el entorno de la Huerta de Murcia, Santomera y Beniel, y mejorarán la integración con Molina al oeste, haciendo participar a los dos municipios de sus intensas dinámicas industriales y empresariales.

6.9.2. Subzonas industriales de la Zona VII

Esta zona se puede subdividir en los enclaves correspondientes a los dos Municipios:

Subzona funcional A: Fortuna

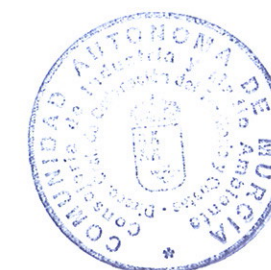
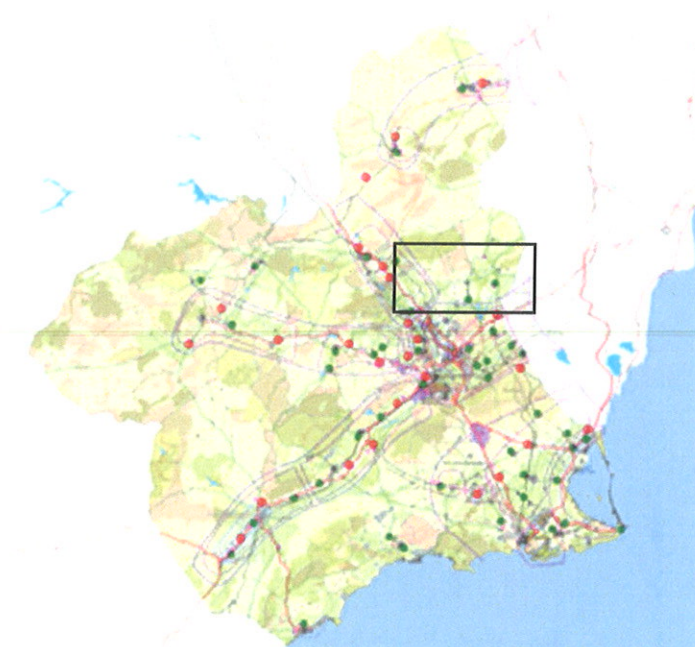
Con escasa implantación industrial, posee industria extractiva, que está generando empresas de transformación en el eje de entrada desde la A-7. Existe un creciente polo turístico alrededor del Balneario de Fortuna.

Por otra parte, dado el previsible vacío industrial al este de Molina y noreste de Murcia, una zona cercana que se está consolidando como área residencial de baja densidad en el primero, y que recoge importantes operaciones inmobiliarias de ocio del área metropolitana en el segundo, Fortuna puede desarrollar una oferta complementaria de industria y servicios básicos. A ello contribuiría el reducido precio del suelo en comparación con Murcia y Molina.

Subzona funcional B: Abanilla

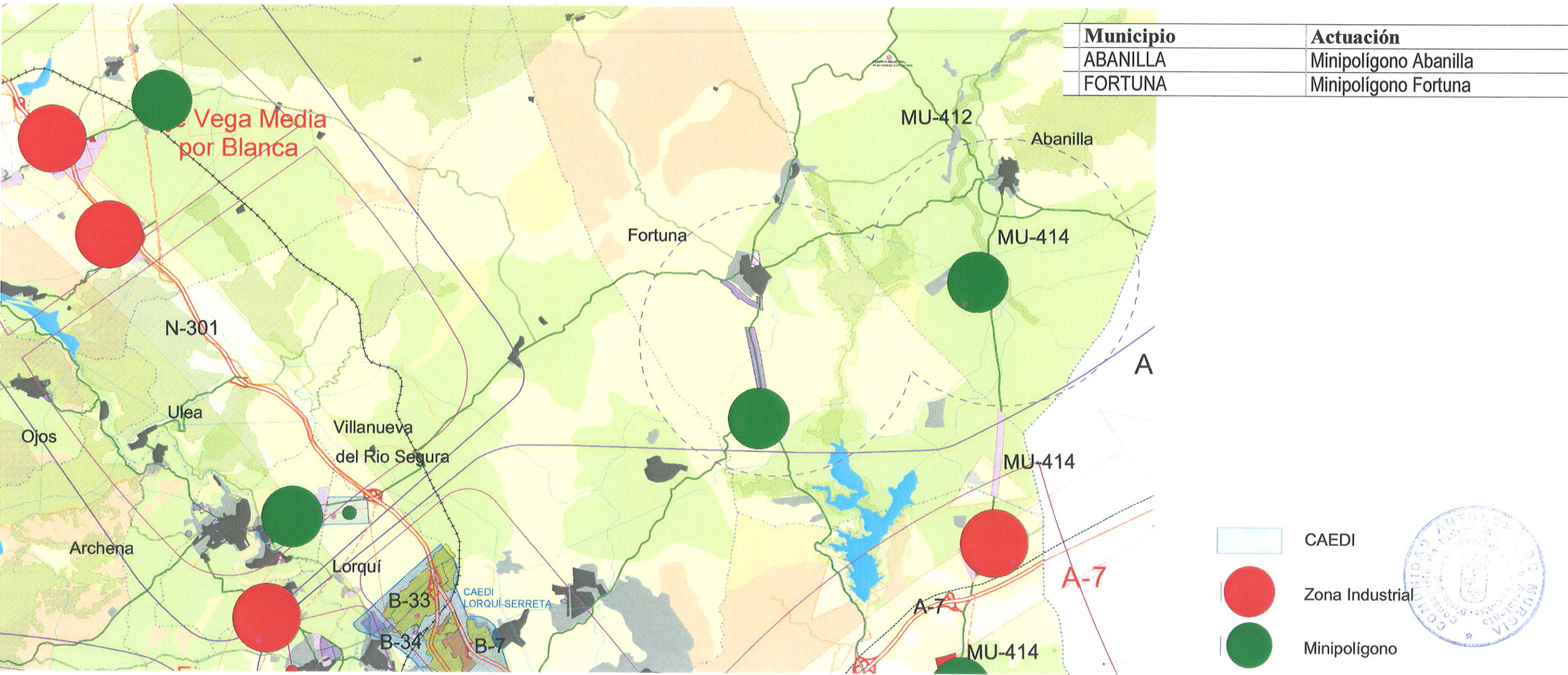
Existen nuevas dinámicas de actividades industriales, que en un corto periodo de tiempo han generado un polígono correcto y muy competitivo, con previsiones de ampliación. La industria extractiva ha venido manipulando materiales de construcción en municipios de Alicante (Novelda, etc.)

Este crecimiento tendencial de actividad está relacionado con la consolidación del corredor de la A-7, en un proceso que está madurando enormemente en los últimos años, con la localización en un eje territorialmente muy claro, relacionado con Santomera, Yecla, y las zonas extractivas de las sierras de la Pila y Barinas, y con la correcta gestión municipal.



6.9.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona VII

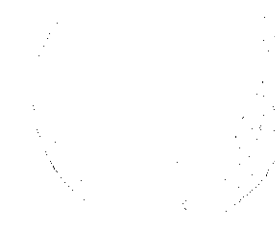
- La articulación funcional de ambos municipios depende de cómo se estructuran ejes con el resto de municipios del entorno, que “cuelgan” de la autovía del mediterráneo.
- Para Abanilla el desdoblamiento de la carretera de Santomera a San Javier, desde la autovía A-7 hasta la N-332, en el Mar Menor, supone la consolidación de su principal eje de inserción territorial.
- En Fortuna la revisión del Plan General prevé la nueva circunvalación del núcleo por la C-3223, conectando con la A-7 y la Huerta oriental de Murcia.



6.9.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona VII, con carácter estratégico

Las líneas de Directrices en estos municipios son las siguientes:

- I. **Continuar la vinculación de su economía a los desarrollos de las zonas de la A-7 (Huerta de Murcia), y del Eje de la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-301) (Vega Media)**
 - Los municipios limítrofes (Molina, Santomera, Orihuela, Redovan, pedanías de la Huerta) presentan niveles elevados de desarrollo industrial, y el estado de la consolidación de nuevos polígonos en los dos municipios introduce la posibilidad de vincularse fuertemente a la Zona de la Huerta y Vega Media.
 - Hacia la Comunidad Valenciana, este esquema puede repetirse en la integración con las dinámicas de Huerta de Orihuela y Elche.
 - En Abanilla, consolidar el Polígono El Semolilla como único polígono industrial del municipio, reforzando su escala mediante la ampliación, y mantener el buen nivel de gestión y mantenimiento.
 - En Fortuna, concentrar las actuaciones de suelo en el entorno entre la circunvalación y la carretera de Molina (zona plana, bien comunicada con la A-7, con Molina y con posibilidades de ampliar modularmente), en un solo polígono, y ordenar los frentes de carretera. No consolidar la dispersión, mediante el control de instalaciones, el traslado de empresas con ayudas regionales, y la dotación de servicios a las empresas en los polígonos.
 - En los dos municipios, estudiar la implantación de un Parque de Acopio y Almacenamiento para actividades extractivas, en función de las necesidades, centralizando el tratamiento de residuos.
- II. **Preservar las zonas de regadío, evitar la dispersión y el impacto en las carreteras y el paisaje.**
 - Los dos municipios cuentan con un importante recurso propio en el paisaje, aún virgen en gran parte, y en Fortuna especialmente relacionado con el acceso a la zona de Los Baños. Ordenar por tanto las implantaciones de forma concentrada, cuidando la relación con los frentes de carretera, reservando si es necesario sistemas generales en sus frentes, como zonas de protección, mejora ambiental y áreas de ampliación de viales.



6.10. Estrategia del espacio industrial en la Zona VIII: Enclaves del Litoral

6.10.1. Carácter funcional de la Zona VIII en el conjunto de la Región

En un litoral objeto de planificación de un importante desarrollo turístico, los enclaves de Águilas y Mazarrón están sometidos también a tensiones de desarrollo por las actividades agrícolas.

- Los dos municipios poseen enclaves de servicios vinculados a la agricultura intensiva y las áreas de invernaderos, muy potente económicamente.
- Las áreas de servicios están relacionadas también con el turismo existente, y es previsible su crecimiento con las nuevas actuaciones de interés regional.
- Existen ciertas tensiones en el modelo de usos del suelo entre los suelos para desarrollos turísticos y las áreas de invernaderos y de agricultura intensiva.

6.10.2. Subzonas industriales de la Zona VIII

Esta zona se puede subdividir en los enclaves correspondientes a los dos Municipios:

Subzona funcional A: Águilas

Municipio costero eminentemente agrícola y turístico, cuenta con industrias de manipulados hortofrutícolas, localizadas en el Polígono de Las Majadas y su entorno.

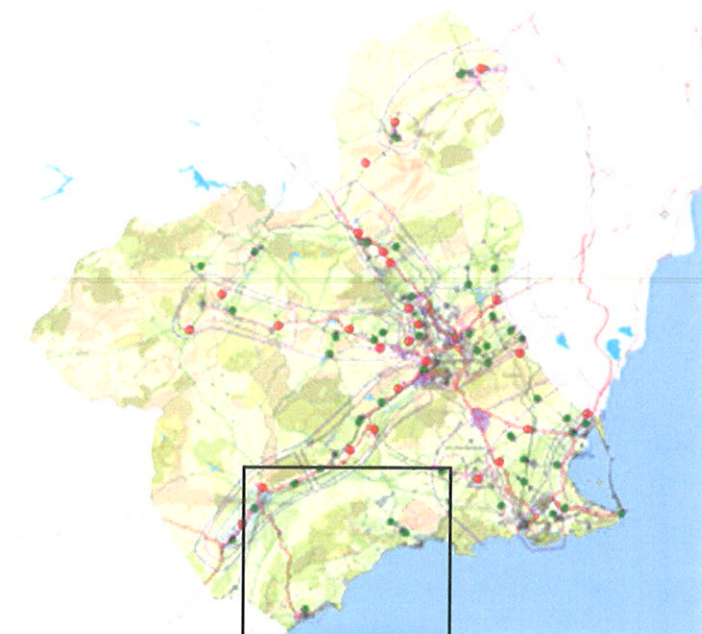
Hasta ahora dependiente de la cabecera comarcal de Lorca, el alto potencial turístico se va a desarrollar con la ejecución de la autopista Cartagena – Vera.

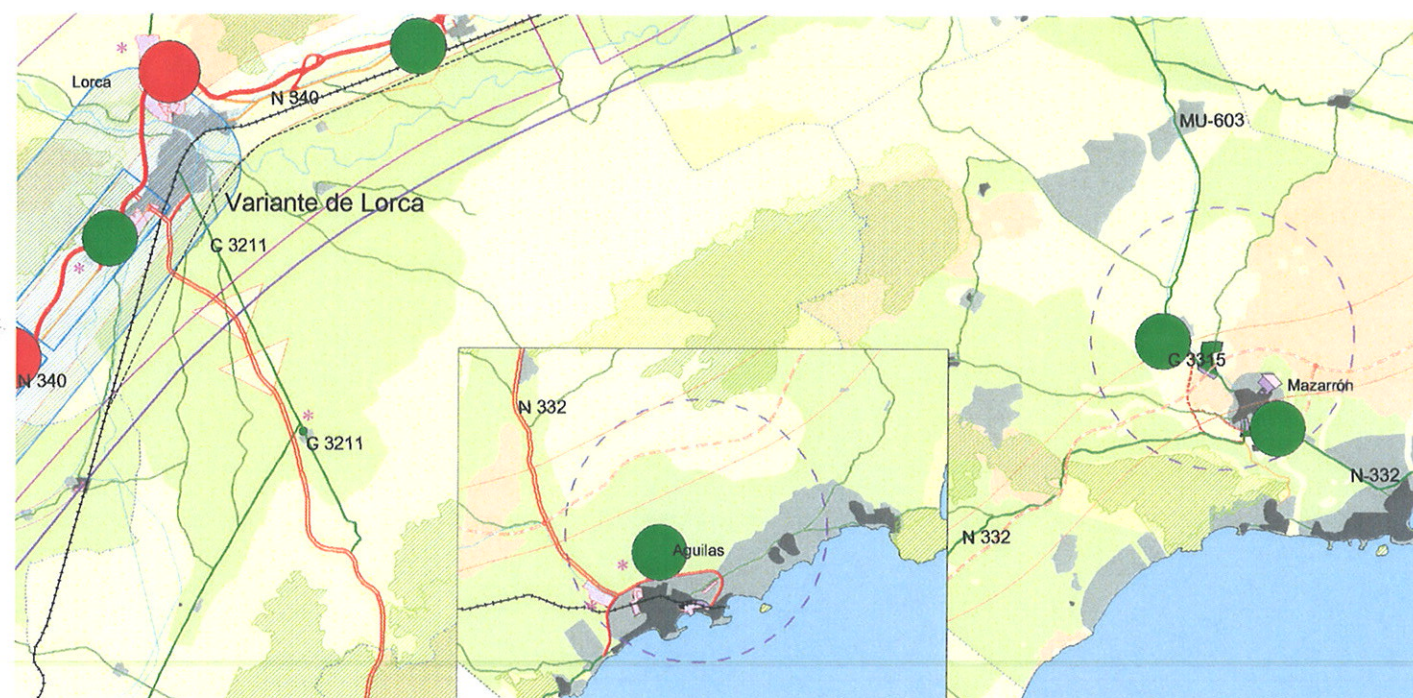
Subzona funcional B: Mazarrón

Municipio turístico, actualmente vinculado a Alhama y Cartagena. Es una zona de ubicación de grandes empresas exportadoras y productoras de hortalizas, fuera de polígonos.

6.10.3. Articulación funcional e infraestructural de la Zona VIII

- La articulación territorial de los dos municipios se ha basado, hasta ahora, en la relación con Lorca y Alhama, en el eje del Guadalentín.
- La aprobación de la autopista Cartagena – Vera va a incorporar un nuevo vector este – oeste, en paralelo a la costa, que pone en relación a los dos enclaves, entre sí, con el Mar Menor, y con el centro regional a través del área del nuevo Aeropuerto de la Región en Corvera. Los nudos de autovía y sus áreas de servicio serán puntos de tensión en breve.
- Las carreteras que en los núcleos soportan actualmente los desarrollos de áreas industriales y de servicios son, en Águilas, la nueva circunvalación y la entrada de la autovía de Lorca, y en Mazarrón, la N-332 y C-3315.





Municipio	Actuación
AGUILAS	Minipolígono Las Majadas
MAZARRÓN	Minipolígono Carretera Puerto de Mazarrón
MAZARRÓN	Nuevo Minipolígono al norte



6.10.4. Determinaciones estructurales de ordenación y actuación de la Zona VIII, con carácter estratégico

Las Directrices en estos municipios se basan en una línea básica:

I. Controlar el crecimiento indiscriminado de suelo industrial, concentrado la oferta en los dos núcleos, en zonas existentes o compatibles con el desarrollo turístico del litoral.

- Planificar de acuerdo a las determinaciones de las Directrices del Litoral.
- Los desarrollos serán fundamentalmente de actividades hortofrutícolas, de servicios a la agricultura, a las actividades locales y al turismo.
- Priorizar los emplazamientos existentes, próximos a los núcleos y en suelos de bajo valor agrícola, delimitando reservas en su entorno.
- Debe prestarse una especial atención a los impactos paisajísticos de estos desarrollos.

1. Propuestas en Águilas:

- Completar el desarrollo de Las Majadas como polígono multifuncional - industria local y de servicios- para adaptarse a la demanda, localizando en él las centrales hortofrutícolas. Incluir en la operación la urbanización urgente del sector actual, la ordenación de las instalaciones dispersas y las empresas existentes en el acceso desde Lorca.
- Prever reservas estratégicas entre el polígono y dicho acceso. Control exhaustivo de las implantaciones en éste área y de otras dispersas en suelo rústico el municipio.
- Desarrollar el área industrial próxima al puerto como zona de servicios ligados a la actividad portuaria y a la estación de Renfe.

2. Propuestas en Mazarrón:

- Desarrollar dos áreas diferenciadas. En el núcleo, en la circunvalación y sobre suelos ya clasificados, un área de servicios urbanos y turísticos, de calidad adecuada a este fin y relacionada con el acceso al puerto.
- En segundo lugar, un posible polígono local el norte de la nueva autovía, relacionado con el nudo de acceso, como área de localización de empresas locales y de servicios de carretera.
- Incentivar el traslado de industrias a polígonos y detener el resto de actuaciones por estar situada en zonas de alto valor agrícola.



6.11. Reservas Estratégicas de suelo para industria y actividades económicas

Las Directrices determinan, como criterio básico de ordenación espacial y dimensionamiento de la oferta, el crecimiento concentrado a medio-largo plazo de los espacios industriales, a partir de las localizaciones prioritarias indicadas en el modelo antes descrito y convenidas con los Ayuntamientos respectivos¹. A partir de estas localizaciones, el crecimiento futuro a largo plazo habrá de tener lugar mediante un desarrollo modular agregado, con objeto de ir definiendo unidades competitivas con economías de escala (básicamente, de infraestructuras de conexión exterior y medioambientales) y concentración de impactos.

El crecimiento modular tendría lugar mediante unidades de dimensión variable, en función de la tipología del espacio correspondiente. En consecuencia, cada planeamiento municipal habrá de prever una reserva de espacio en el entorno de los espacios industriales prioritarios (o de algunos de ellos, en los grandes municipios) con objeto de garantizar la capacidad de la oferta a largo plazo.

Además de las reservas de crecimiento de cada zona prioritaria, las Directrices definen como Zonas de Reserva Estratégica especiales aquéllos espacios o ámbitos territoriales de localización estratégica (por razones de accesibilidad a infraestructuras de transporte o a núcleos de población) y, por lo tanto, especialmente idóneas para la ubicación de actividades económicas, cuya preservación constituye una necesidad global de la Región. Se trata, por lo tanto, de auténticas “Áreas de Oportunidad” regionales a largo plazo.

En estas zonas y por diversas razones, la demanda actual no está presionando el desarrollo de iniciativas a corto o medio plazo de áreas de actividad. No obstante, el riesgo de autorización de actividades que hipotequen a largo plazo la posibilidad de la promoción de áreas de interés estratégico recomienda proceder a una especial protección en estos entornos, tratando de extremar el control y la disciplina de desarrollo de iniciativas no ordenadas, y únicamente permitiendo núcleos de actividad de uso muy evidente que puedan constituir “embriones” de la zona futura. El desarrollo de estas Reservas Estratégicas, que a su vez pueden tener diversos niveles o rangos (regionales, comarcales, etc.) ha de estar precedida del correspondiente planeamiento y ejecución de las infraestructuras de enmarque. Se recomienda que, en estos casos, se proceda a un planteamiento previo de conjunto, a desarrollar en fases a lo largo del tiempo.

Por último, las Directrices proponen establecer Puntos de Reserva en los nudos de carreteras importantes en los que, por su buena localización y accesibilidad, se puedan crear tensiones por desarrollos incontrolados que hipotecarían futuras áreas ordenadas en los mismos ámbitos

En principio, las Directrices, y tras haber analizado su impacto medioambiental y territorial en los documentos correspondientes, se proponen las siguientes Zonas de Reserva Estratégica:

Municipio	Zona de Reserva Estratégica	Comentario
Murcia y Alcantarilla	1. Suelos vacantes en el interior del CAEDI Oeste, Sectores de Mallayo y Mercamurcia y propuestas del PGOU de Murcia	• Los CAEDIs Oeste y Campus -Cabezo Cortao deben contar con reservas que puedan dotarles de usos estructurantes dotacionales de calidad.
	2. Suelos planeados en el entorno de la Universidad y Parque Científico	• Zona estratégica central de la Región junto a la Autopista A-7, especialmente adecuada como área de actividades económicas de carácter regional a largo plazo (actividades logísticas, parques empresariales, etc.)
	3. Cabezo de Torres, zona propuesta por el PGOU	
	4. Sector de La Coroneja, en la intersección de la A-340 con la C-415.	
	5. Reserva estratégica del cruce de autovías de Murcia a Cartagena (N-301) y Mar Menor	• La Coroneja es un área bien localizada como entrada a Murcia y Alcantarilla desde la nueva Autovía del Río Mula (C-415) y la Autovía del Cinturón propuesta por el Avance

¹ La descripción inicial de este criterio se encuentra en el Capítulo 3 de este Documento.

Municipio	Zona de Reserva Estratégica	Comentario
	6. Reserva estratégica del nuevo Aeropuerto de la Región	<ul style="list-style-type: none"> El Aeropuerto es una gran operación en la que reservar suelos, en la delimitación actual o en el entorno, para actividades económicas y logísticas.
Molina-Lorquí	7. Suelos vacantes en el CAEDI Campus-Cabezo Cortao y posibles operaciones de ampliación en el entorno	<ul style="list-style-type: none"> En general, todo el eje de la nueva Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-30) debe contar con reservas de futuro por las nuevas dinámicas que este provocará, y en especial el Área Metropolitana de Murcia
	8. Suelos vacantes en el CAEDI Lorquí - Serreta, en las zonas de El Saladar y al norte del CAEDI	
Santomera	9. El triángulo formado por el Polígono de Hefame y el Eje Yecla-San Javier (Reserva estratégica de las huertas de Santomera y Beniel)	<ul style="list-style-type: none"> Punto importante de futuro por la localización respecto a la autopista A-7, el Eje Yecla-San Javier, importante para dirigir tendencias hacia Abanilla
Cartagena	10. En general todo el sector de Los Camachos y el entorno de Cabezo Beaza, en el CAEDI de Cartagena – Camachos	<ul style="list-style-type: none"> En general, Los Camachos y el entorno de Cabezo Beaza, incluso los suelos en proceso de degradación (ZINCSA), son espacios que conviene reservar por su alto potencial y las adecuadas infraestructuras que los rodean. Escombreras, como gran reserva para Actividades Industriales de Alto Impacto Ambiental, reúne muy buenas condiciones para convertirse en un polo especializado Espacio de valor por la conexión entre las dos ciudades y las fuertes dinámicas de las zonas del trasvase. Reservar el entorno de General Electric y la articulación con Fuente Alamo
	11. El CAEDI de Escombreras	
	12. Cruce de ejes estructurantes del Campo de Cartagena con la autovía a Murcia	
	13. El CAEDI de General Electric - Parque Tecnológico	
Lorca – Puerto Lumbreras	14. Espacio entorno al eje de la autovía A-340 y crecimientos de Saprelorca	<ul style="list-style-type: none"> Todo el área entre los dos núcleos, espacio futuro CAEDI Puerta Oriental de Andalucía, espacio de fuertes dinámicas. Saprelorca se consolida como motor de la zona. Dentro de esa área conviene reservar el área en el entorno del Hospital Comarcal como espacio dotacional del futuro CAEDI. La Serreta es un área de difícil uso alternativo al industrial, con posibles usos industriales singulares Reserva que articula las tendencias sobre la Huerta del Guadalentín, y previene de las tensiones incontroladas en un punto de valor a medio-largo plazo.
	15. Entorno de Los Peñones – La Serrata	
	16. Reserva Cruce de Pulpí	
Alguazas y Las Torres de Cotillas	17. Entorno de la futura autovía de la Vega Media	<ul style="list-style-type: none"> Reservar, en función del trazado y de los polígonos propuestos, suelos para su ampliación o actuaciones singulares, dada su excelente localización y función territorial
Noroeste Rio Mula	18. Nudo de la autovía en Campos del Río	<ul style="list-style-type: none"> Actuar en los sectores delimitados por módulos, reservando áreas limpias para el desarrollo en el largo plazo
	19. Zona Industrial de Agua Salada (Cehegín)	
Cieza	20. Los suelos vacantes de los Prados y el Búho, a la espera de las nuevas dinámicas que produzca la autovía	<ul style="list-style-type: none"> Zonas a considerar según las tendencias que produzca la apertura de la Autovía Murcia-Cieza-Albacete (A-30). Entrada de la Región al eje Yecla – Jumilla - Calasparra, estructurar las dinámicas, compatibles con la preservación del entorno.
	21. Cruce de la nueva autovía con el eje de conexión a Jumilla (Reserva estratégica de Cieza-Venta del Olivo)	
Yecla – Jumilla	22. Reservas en nudos de futura autovía	<ul style="list-style-type: none"> En función del trazado, reservas de suelo en el entorno de los nuevos nudos y viarios de acceso a los municipios.

