

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 propuestas 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 especial 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
-  Minipolígonos
-  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

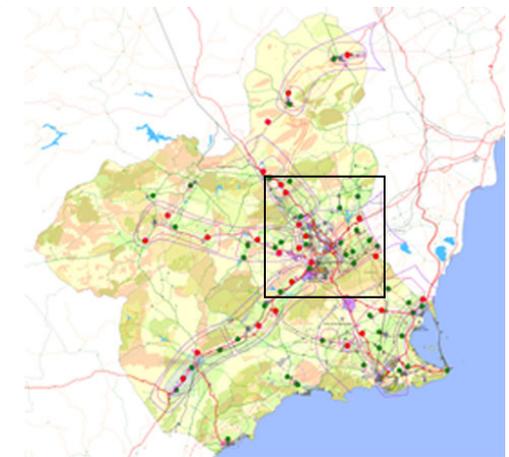
- La estructura radial de la Región, a pesar de que está en un proceso de evolución, hace que en Murcia se articulen el Arco Mediterráneo, del que puede ser considerado un nodo industrial o “estribo sur”, con relaciones especialmente cercanas con el corredor de Alicante, el inicio de los corredores hacia 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 Carrascoy, 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 acogiendo asentamientos industriales de forma indiscriminada, y la pervivencia del suelo agrícola – paisajístico, con grandes valores ambientales y

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.

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.

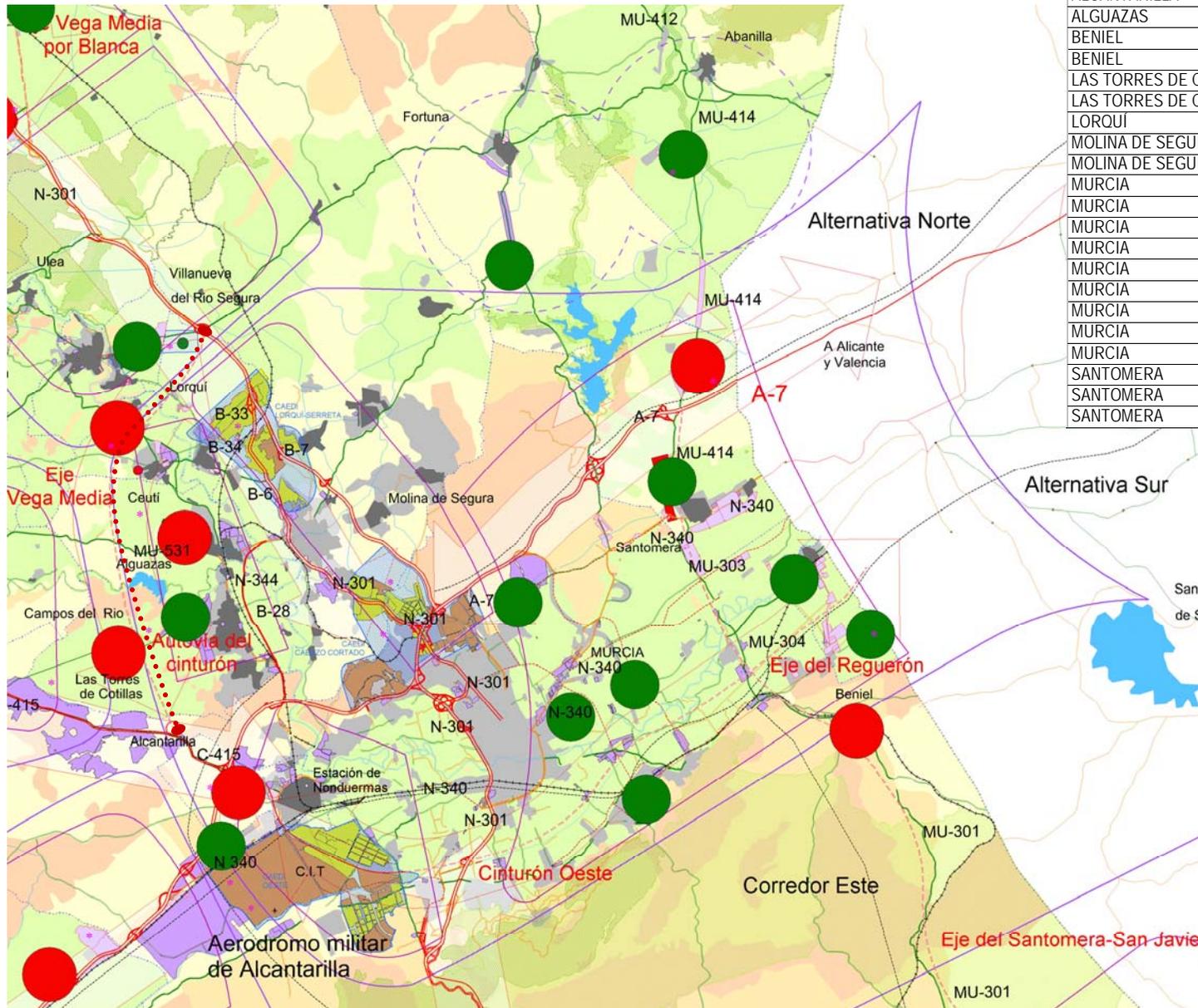
6.3.3 Articulación funcional e infraestructural de la Zona I

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.



Municipio	Actuación
ALCANTARILLA	CAEDI del Oeste
ALGUAZAS	Minipolígono de Alguazas
BENIEL	Minipolígono El Mojón
BENIEL	Minipolígono La Basca
LAS TORRES DE COTILLAS	Minipolígono Torres de Cotillas
LAS TORRES DE COTILLAS	Zona Industrial de las Torres de Cotillas
LORQUI	CAEDI de Lorquí - Serreta
MOLINA DE SEGURA	CAEDI de Lorquí - Serreta
MOLINA DE SEGURA	CAEDI de Campus - Cabezo Cortado
MURCIA	CAEDI de Campus - Cabezo Cortado
MURCIA	CAEDI del Oeste
MURCIA	Minipolígono Cabezo de Torres
MURCIA	Minipolígono Puente Tocinos
MURCIA	Minipolígono Sucina
MURCIA	Minipolígono Beniaján
MURCIA	Minipolígono Sangonera la Seca
MURCIA	Minipolígono Llano de Brujas
MURCIA	Zona Industrial Beniel Torreagüera
SANTOMERA	Minipolígono de Santomera
SANTOMERA	Zona Industrial de Santomera
SANTOMERA	Minipolígono Carretera de San Javier

- CAEDI
- Zona Industrial
- Minipolígono

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 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

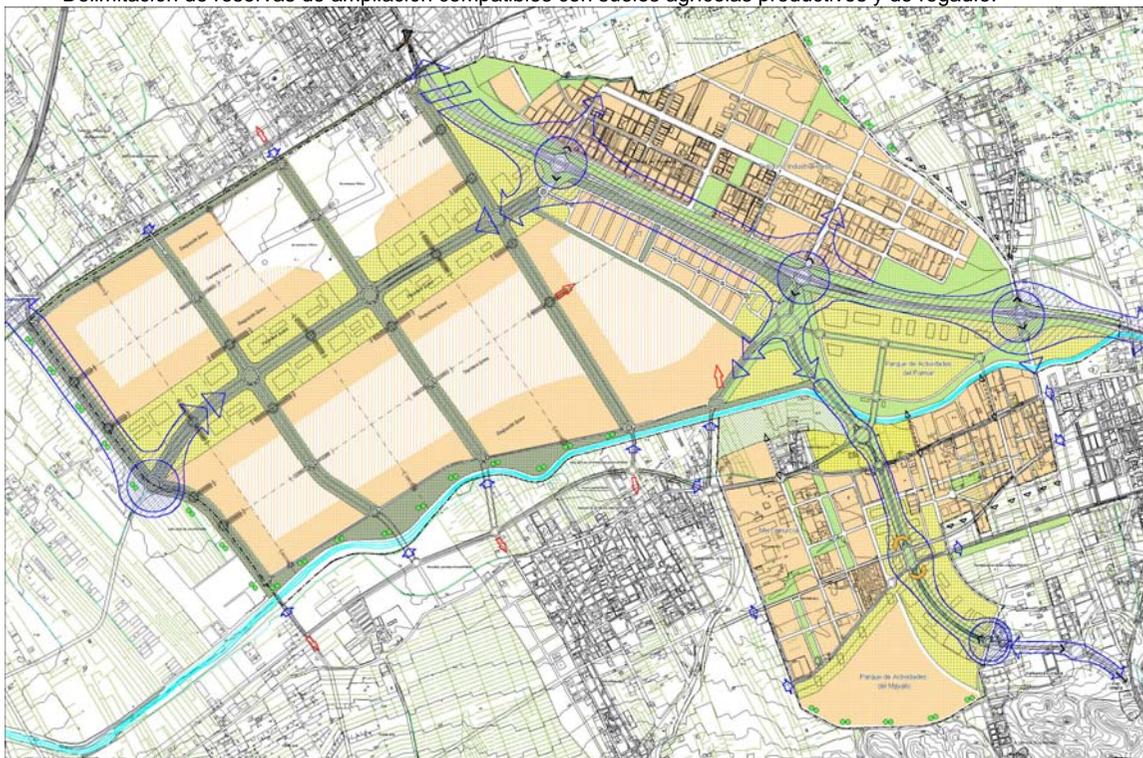
De planificación coordinada con el CAEDI de Serreta - Lorquí, es un complejo multifuncional, en el centro de gravedad de la Región, con una importante componente dotacional y de actividades económicas de calidad, complementario de Molina como centro del norte del área metropolitana.

- 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.

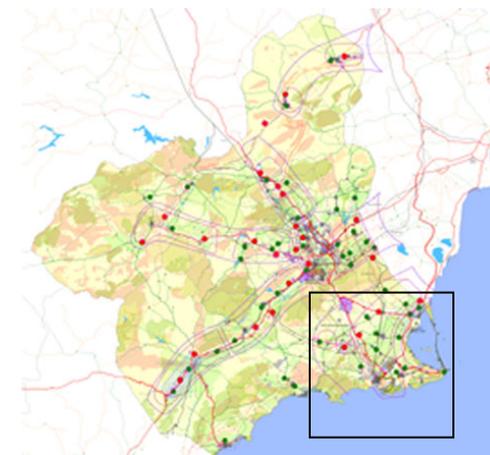
- Los municipios del Campo de Cartagena se han constituido en motores económicos, de innovación y generación de empleo alrededor de la agricultura de regadío.
- Los municipios del Mar Menor han entrado en un proceso de maduración de las nuevas expectativas del turismo respecto al territorio y el medio 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 nodos.
- 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.

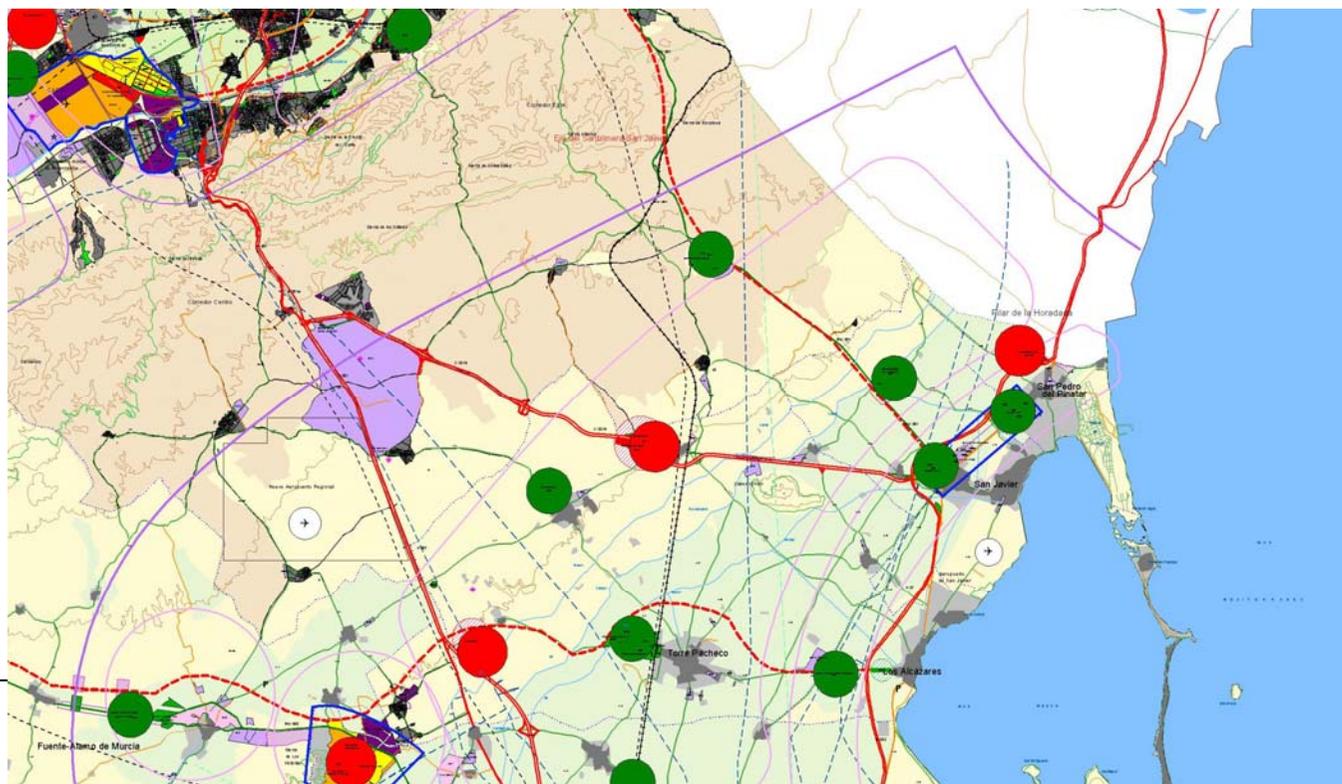
En Cartagena, las principales vías de apoyo de los desarrollos industriales son las siguientes:

- 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 Bolarin
LOS ALCÁZARES	Minipolígono Los Alcázares
SAN JAVIER	Minipolígono del Trásvase
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 Trásvase
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 Trasmase y el Campo de Cartagena

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

- 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 Trasmase Tajo – 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.

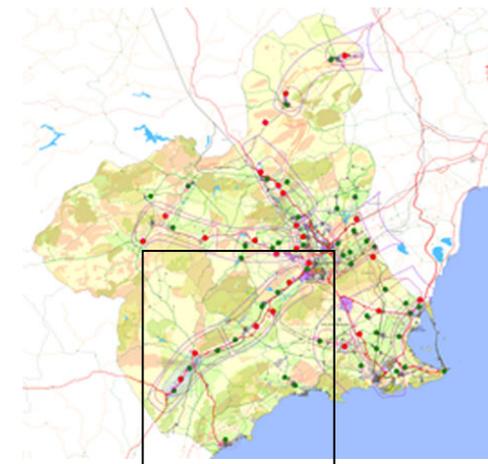
- Se ha consolidado como un eje muy dinámico en los últimos años y se vislumbran grandes potencialidades.
- Eje de conexión y expansión de Murcia hacia Andalucía, “recentrando” la Región y creando zonas de oportunidad añadida por su carácter de cabecera de distribución de Andalucía Oriental.
- La A-7 - 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 continúa 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.)

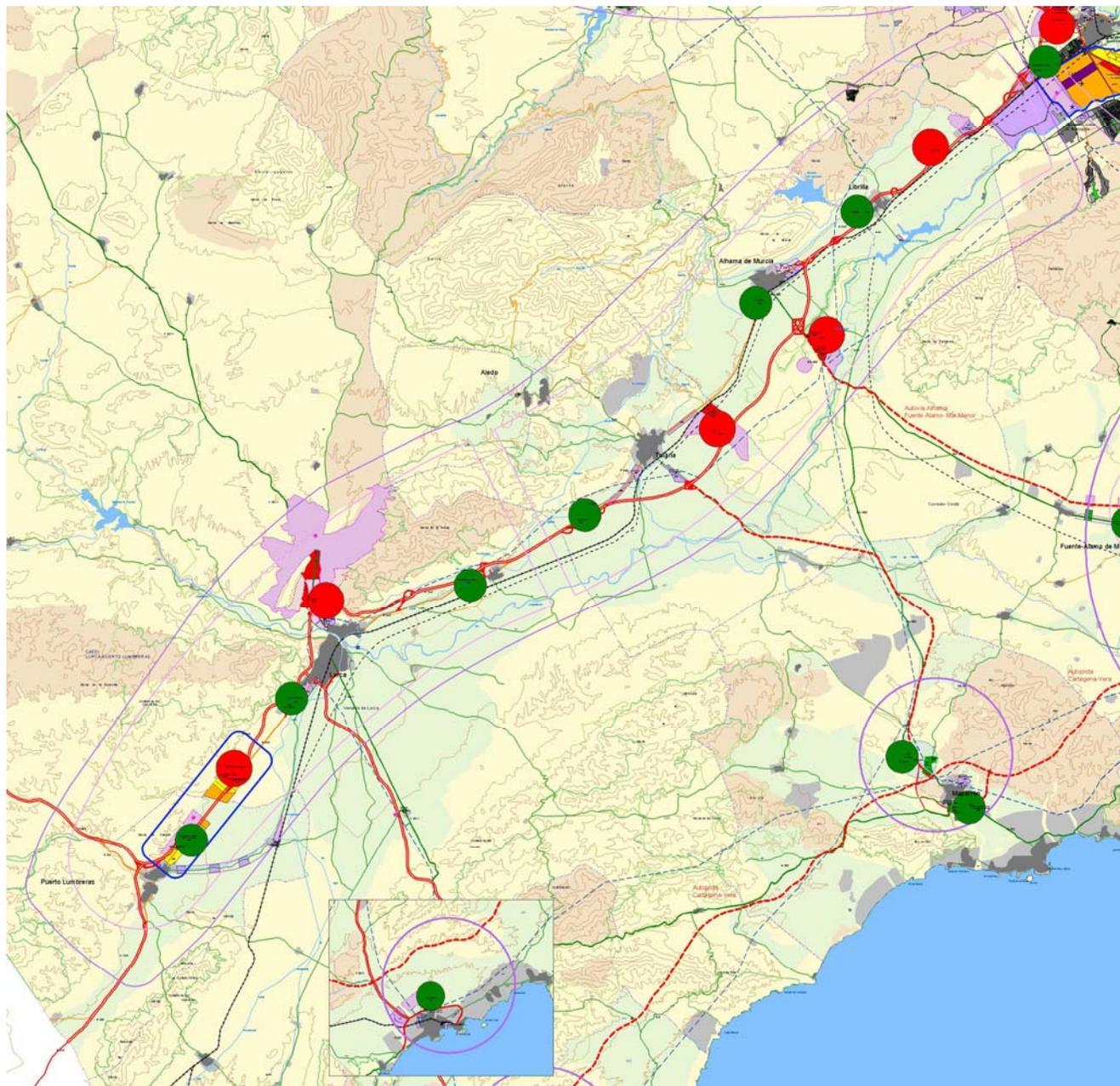
Subzona funcional B: Bajo Guadalentín (Totana - Alhama de Murcia - Librilla)

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

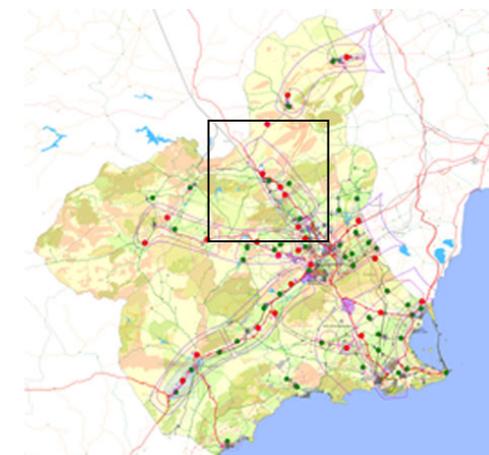
6.6.1 Carácter funcional de la Zona IV en el conjunto de la Región

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.

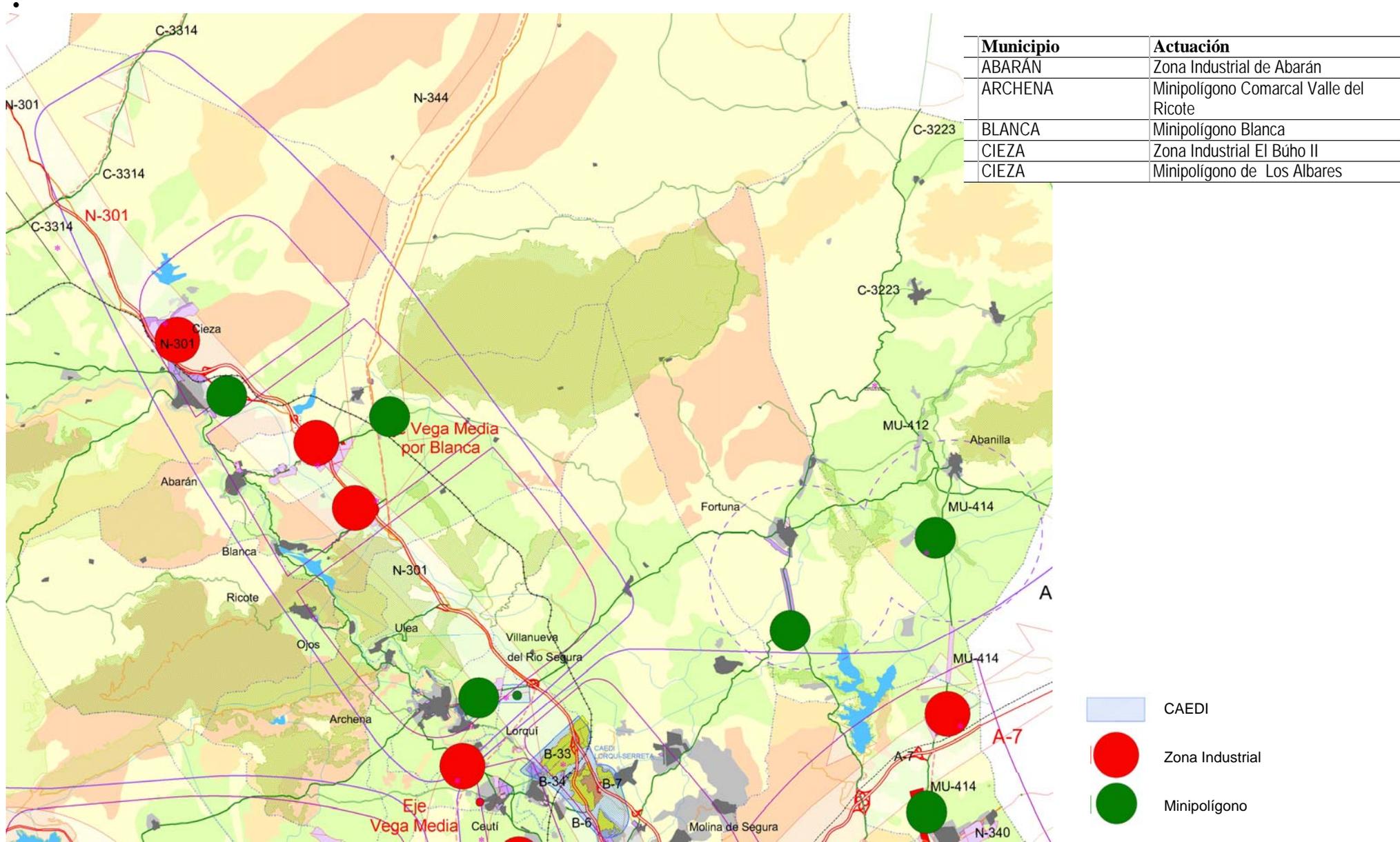
Archena es el municipio más dinámico con su vocación de actividades turísticas, cuya vía de relación natural es hacia Molina - Murcia. Está desarrollando una oferta básica de suelo en la zona de La Capellanía, pero no considera estratégico el desarrollo de más suelo industrial.

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.



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.

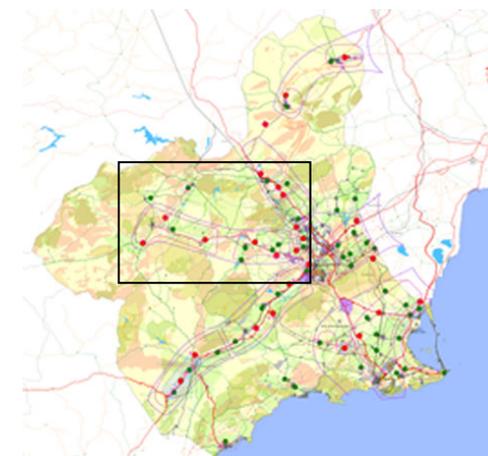
La subzona tiene nuevas posibilidades de atraer industria exógena y consolidar el mayor desarrollo de actividades de primera transformación de la materia prima (mármol, conservas, etc.)

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.

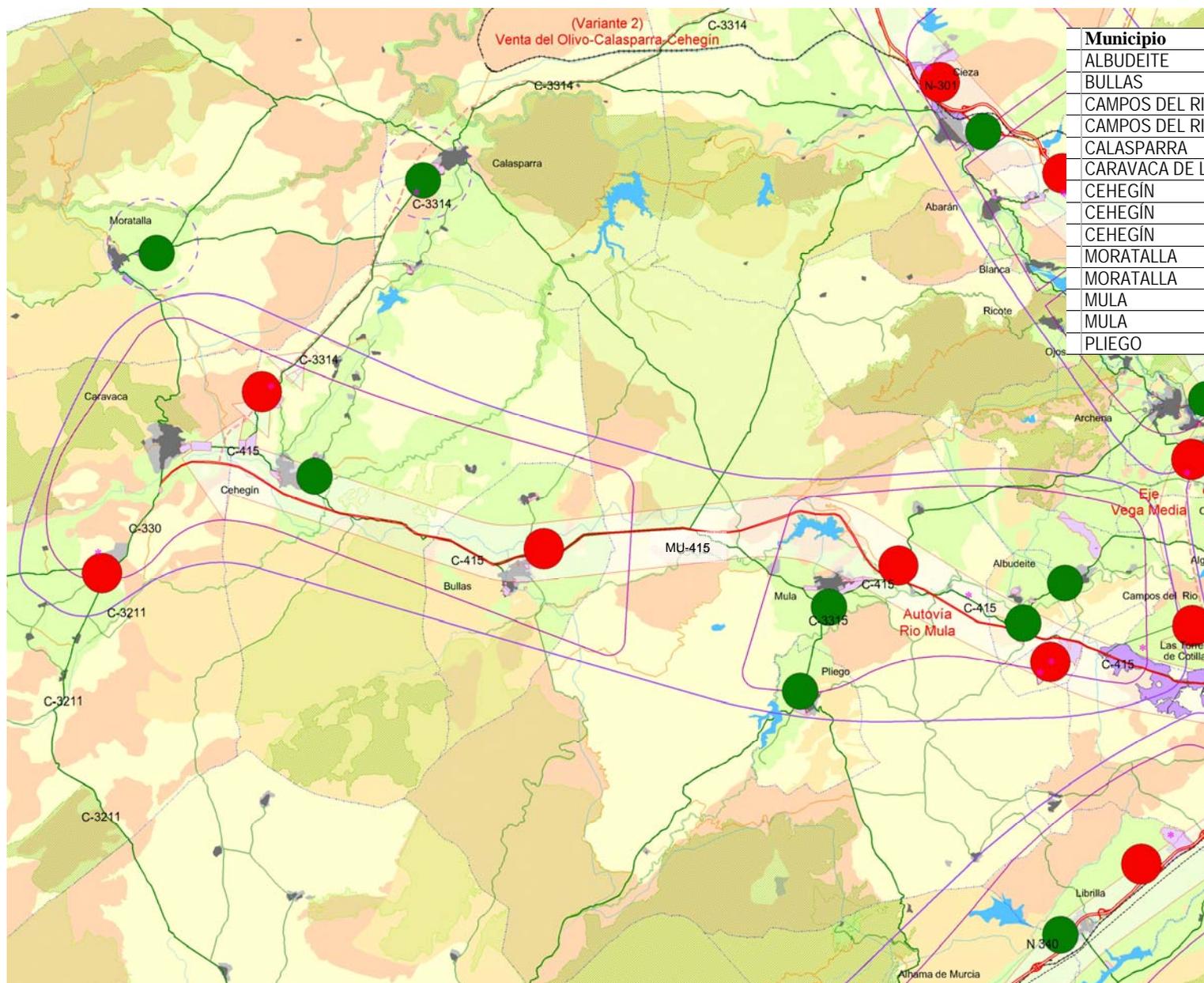
Subzona funcional C: Moratalla y Calasparra (enclaves)

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-Río 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.



Municipio	Actuación
ALBUDEITE	Minipolígono de Albudeite
BULLAS	Zona Industrial Marimingo
CAMPOS DEL RIO	Minipolígono de Campos del Río
CAMPOS DEL RIO	Zona Industrial de Campos del Río
CALASPARRA	Minipolígono Carretera Caravaca SNU
CARAVACA DE LA CRUZ	Zona Industrial La Cavila
CEHEGIN	Minipolígono Matadero
CEHEGIN	Minipolígono Almarjal
CEHEGIN	Zona Industrial de Cehegin
MORATALLA	Minipolígono de Moratalla
MORATALLA	Minipolígono Carretera Caravaca Sur
MULA	Zona Industrial Polígono Comarcal Río Mula
MULA	Minipolígono Carretera de Pliego
PLIEGO	Minipolígono Sector Nororeste

- CAEDI
- Zona Industrial
- Minipolígono

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-Río 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.

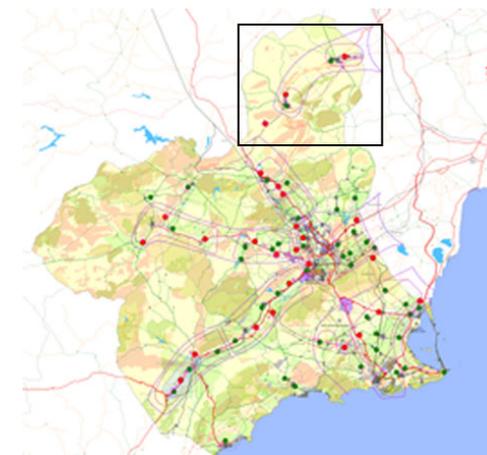
6.8.2 Subzonas industriales de la Zona VI

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

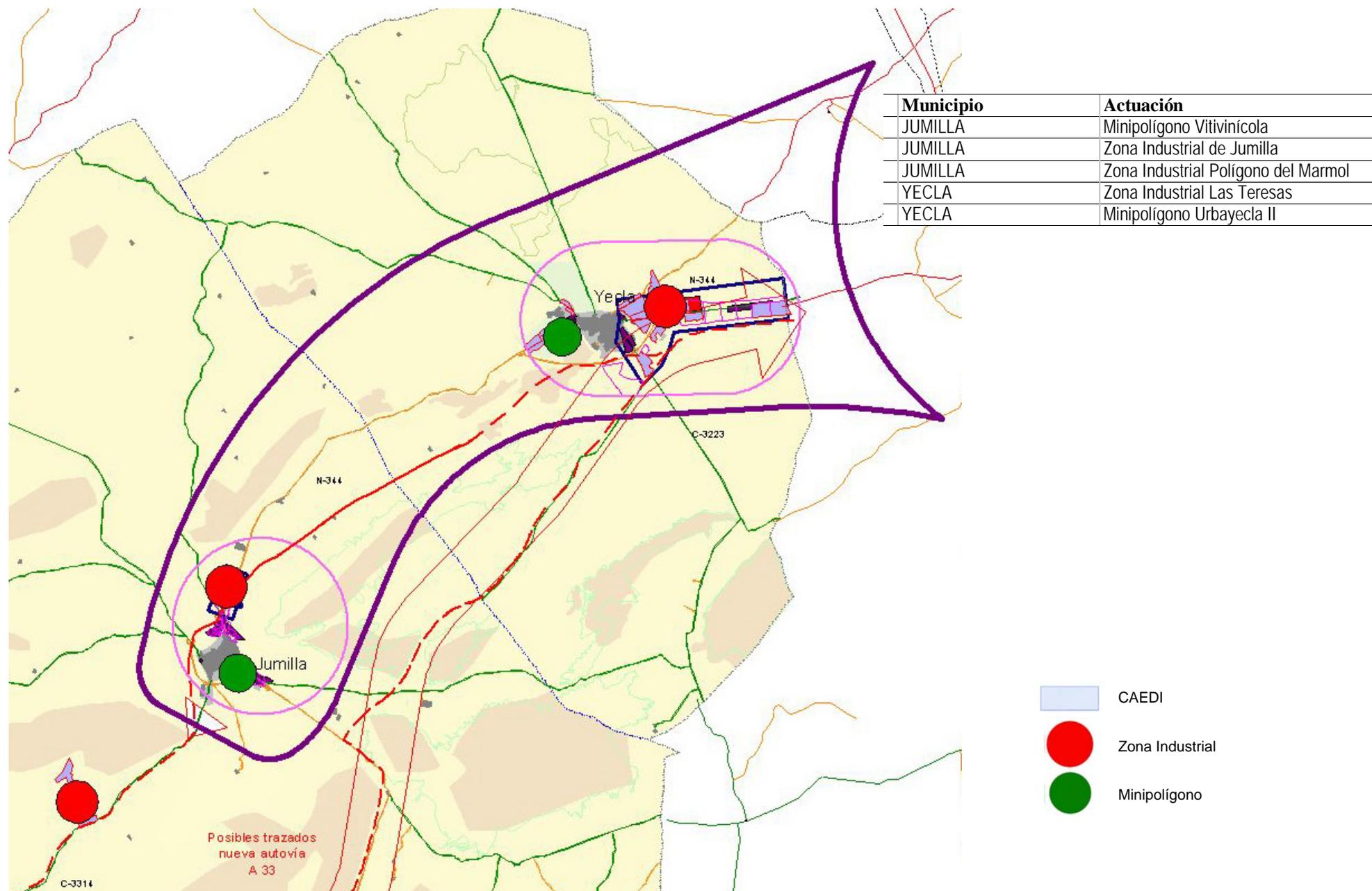
Municipio dominado por la industria del vino, con producción de vid y en menor medida olivo. Está estancado por la crisis del sector así como por la industria conservera (cierre de Conservas Dunia, Juvinsa, etc.). Tiene problemas de agua sin resolver, ya que el abastecimiento es de pozos, cada vez más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

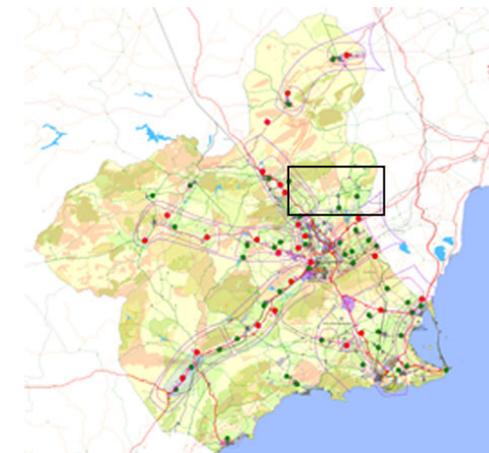
Con escasa implantación industrial, posee industria extractiva, que está generando empresas de transformación en el eje de entrada desde la A-7. Existe un creciente polo turístico alrededor del Balneario de Fortuna.

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

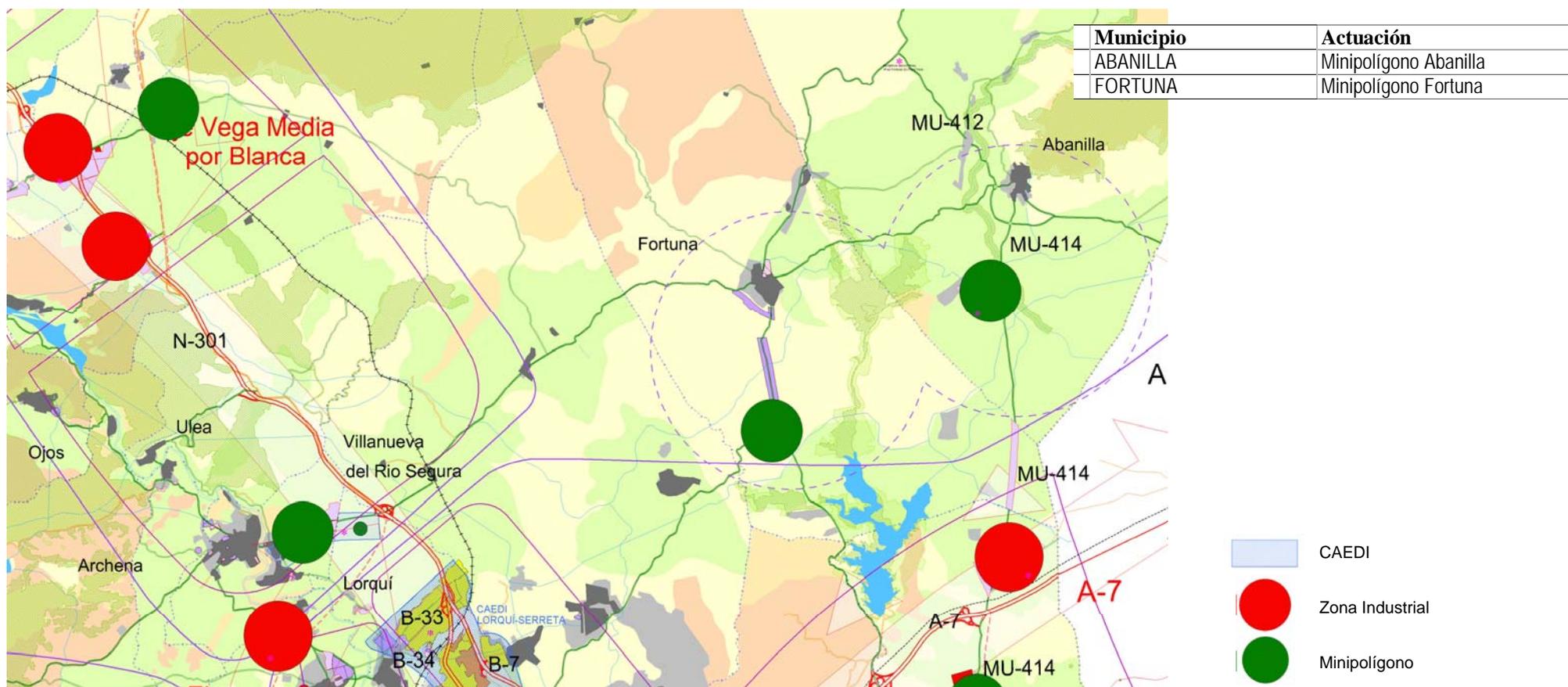
Existen nuevas dinámicas de actividades industriales, que en un corto periodo de tiempo han generado un polígono correcto y muy competitivo, con previsiones de ampliación. La industria extractiva ha venido manipulando materiales de construcción en municipios de Alicante (Novelda, etc.)

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.

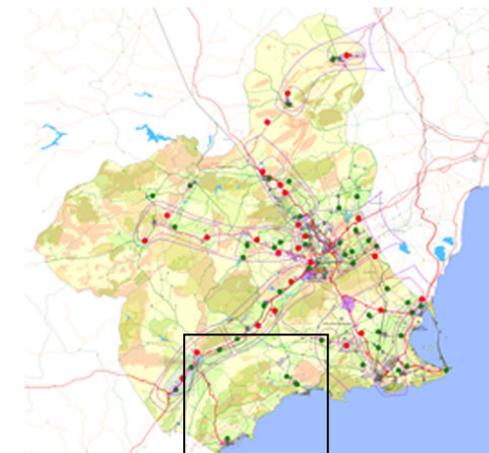
Hasta ahora dependiente de la cabecera comarcal de Lorca, el alto potencial turístico se va a desarrollar con la ejecución de la autopista Cartagena – Vera.

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.	• 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
	5. Reserva estratégica del cruce de autovías de Murcia a Cartagena (N-301) y Mar Menor	• El Aeropuerto es una gran operación en la que reservar suelos, en la delimitación actual o en el
	6. Reserva estratégica del nuevo Aeropuerto de la Región	

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

Tipo de espacio industrial	Módulos indicativos de crecimiento (Has de suelo bruto)
CAEDI	• Áreas de Actividad: 20 a 50 Has
Zona Industrial (ZI)	• Módulos de 10 a 20 Has
Polígonos locales (PL)	• Módulos de 5 a 10 Has

Municipio	Zona de Reserva Estratégica	Comentario
		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 8. Suelos vacantes en el CAEDI Lorquí - Serreta, en las zonas de El Saladar y al norte del CAEDI	<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
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 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	<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 travase. Reservar el entorno de General Electric y la articulación con Fuente Alamo
Lorca – Puerto Lumbreras	14. Espacio entorno al eje de la autovía A-340 y crecimientos de Sapolorca 15. Entorno de Los Peñones – La Serrata 16. Reserva Cruce de Pulpí	<ul style="list-style-type: none"> Todo el área entre los dos núcleos, espacio futuro CAEDI Puerta Oriental de Andalucía, espacio de fuertes dinámicas. Sapolorca 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.
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 Río Mula	18. Nudo de la autovía en Campos del Río 19. Zona Industrial de Agua Salada (Cehegín)	<ul style="list-style-type: none"> Actuar en los sectores delimitados por módulos, reservando áreas limpias para el desarrollo en el largo plazo
Cieza	20. Los suelos vacantes de los Prados y el Búho, a la espera de las nuevas dinámicas que produzca la autovía 21. Cruce de la nueva autovía con el eje de conexión a Jumilla (Reserva estratégica de Cieza-Venta del Olivo)	<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.
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.

