



**DIRECTRICES Y PLAN DE
ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL
LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.
MEMORIA.**



Región de Murcia.

Consejería de Turismo y
Ordenación del Territorio.

Dirección General de Ordenación del
Territorio y Costas.

Junio 2004.

CONTENIDO:

0	<i>El modelo territorial.</i>	3
0.1	Introducción. El entorno de trabajo y el método.	3
0.1.1	Planteamiento general: territorio y estrategia. Lo natural y lo artificial.	3
0.1.2	Justificación del ámbito	4
0.1.3	Metodología del trabajo	7
0.1.4	Marco legal	9
0.1.5	El proceso de participación	10
0.2	Las bases del modelo territorial actual.	11
0.2.1	El Marco Europeo.	11
0.2.2	El medio físico natural	12
0.2.3	Infraestructuras	15
0.2.4	El sistema territorial y de asentamientos	22
0.2.5	Turismo: el modelo turístico actual.	26
0.2.6	La población	28
0.2.7	La economía	29
0.2.8	Los equipamientos	30
0.2.9	Patrimonio Cultural	32
0.3	Estructura y Modelo Territorial actual.	33
1	<i>El modelo territorial deseado una apuesta de futuro</i>	35
1.1	Una estrategia para el litoral: criterios y objetivos de ordenación e intervención	35
1.2	Las áreas funcionales, piezas clave para estructurar el territorio	36
2	<i>Las propuestas de las Directrices y Plan.</i>	39
2.1	Un territorio protegido	39
2.1.1	Los Suelos Protegidos por el Plan de Ordenación Territorial.	40
2.2	Marco de Actuación.	52
2.3	Las actuaciones estructurantes	53
2.3.1	Actuaciones en la red de carreteras	53
2.3.2	Actuaciones ferroviarias	55
2.4	Las actuaciones estratégicas	57
2.4.1	El nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.	57
2.4.2	La actuación turística.	57
2.4.3	Actuación en Portmán y Sierra Minera.	59
2.5	Las propuestas para las áreas funcionales	62
2.5.1	Las propuestas para el Área Funcional de Cartagena-Mar Menor.	66
2.5.2	Las propuestas para el Área Funcional del Litoral Sur-Occidental.	77

0 El modelo territorial.

0.1 Introducción. El entorno de trabajo y el método.

La complejidad e implicaciones que conlleva la elaboración de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial de un ámbito tan complejo como el Litoral de la Región de Murcia ha supuesto un reto de creatividad, coordinación y participación que ha afectado tanto a los redactores como a todos los organismos implicados.

Un sistema de planificación y ordenación conlleva en su redacción la utilización de una metodología donde se conjuguen, los sistemas de tratamiento de información, análisis y diagnóstico territorial, con la participación de los agentes públicos y privados que han aportado información, ideas y soluciones para los problemas, consiguiendo una puesta en común de los planteamientos de todos los implicados.

La redacción de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial se ha enmarcado dentro de la iniciativa comunitaria Interreg II-C "Modelos Territoriales Sostenibles en Espacios Litorales del Mediterráneo". Esta inclusión ha hecho posible llevar a cabo a lo largo de muchos meses un programa de información y contraste, tanto de métodos como de ideas, con las experiencias simultáneas de planificación de otras tres regiones del Mediterráneo Occidental. Estas regiones han sido: la Comunidad de Valencia, la Regione Autonoma della Sardegna y la Regione Calabria. Las diferentes jornadas de trabajo organizadas para compartir ideas han permitido también conocer las experiencias de Cataluña, Baleares y Andalucía. Este conjunto de experiencias y el intercambio de ideas con los responsables de esas otras Regiones ha enriquecido de manera notable el contenido de los diferentes trabajos sectoriales y territoriales que se incluyen dentro de la redacción de estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial.

0.1.1 Planteamiento general: territorio y estrategia. Lo natural y lo artificial.

El urbanismo como disciplina propiamente ordenada y legislada es relativamente reciente y, en España, comienza de manera seria a partir de la ley del Suelo de 1956, aunque existan intervenciones anteriores con carácter global, sobre todo en cuanto a descongestión y apertura de antiguos cascos urbanos y en especial planeamiento de ensanches de ciudades entre finales del siglo XIX y comienzos del XX.

Recientemente, y como complemento a la legislación urbanística global, aparecen nuevas leyes y reglamentos que buscan proteger el suelo sobre el que la ciudad iba extendiéndose, evitando una colonización indiscriminada de éste. La Ordenación del Territorio aparece como una disciplina más integrada del desarrollo y ocupación del suelo que fructifica en "Directrices de Ordenación del Territorio" y "Planes Territoriales" regulados por las diferentes legislaciones autonómicas.

Esto ya supone un cambio de mentalidad. Se toma conciencia por primera vez de la finitud de los recursos naturales; en este caso del suelo. Se asignan diferentes valores al suelo y se establecen jerarquías de protección.

En el momento en que nos encontramos se ha dado un nuevo paso en la forma de entender el planeamiento. Cada vez se entiende más el territorio como una unidad continua. El hombre comienza a darse cuenta de que todo lo que se encuentra sobre la tierra soporta un cierto nivel de antropización, desde el aire que respiramos, el subsuelo, las huertas, los grandes bosques y montañas del mundo. El medio natural debe entenderse, especialmente en un litoral con clara vocación turística, como un valioso recurso que es, además de un valor intrínseco, pieza clave de las posibilidades de desarrollo.

Este modo de entender el territorio supone un avance conceptual que aporta realismo, pragmatismo y operatividad al planeamiento ordenativo de la realidad física sobre el que la sociedad humana se asienta. El continuo urbano-rural natural del Litoral de Murcia constituye la materia de trabajo y la búsqueda de un organismo "vivo" natural-artificial saludable y duradero, se presenta como el objetivo fundamental que articula la estrategia global de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial.

Establecido el objetivo, el punto de llegada, la meta a conseguir, el ideal del litoral de una manera conscientemente utópica y ambiciosamente realista se ha elaborado un sistema de diagnóstico de la realidad litoral y un método de trabajo tendente a la consecución del ideal proyectado.

La creación de un método de trabajo constituido por una ordenación urbanística adecuada, una protección del territorio inteligente y perdurable y una estrategia global que permita un desarrollo económico sostenible forman las bases del esquema de trabajo realizado en este proyecto.

0.1.2 Justificación del ámbito

El ámbito de trabajo es el "Espacio Litoral de la Región de Murcia". Si bien el título del proyecto hace solamente referencia al litoral y con esto se entendería comprendida aquella franja de municipios costeros entre la línea de costa y otra paralela a ella hacia el interior, se ha utilizado una delimitación que respeta los límites administrativos, ya que esta hace mucho más sencilla, eficaz y operativa su aplicación. Se incluyen por tanto los municipios costeros de Águilas, Mazarrón, Cartagena, La Unión, Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar.

A estos se añaden los municipios de Fuente Álamo y Torre Pacheco, que si bien no son "litorales", su papel en las relaciones del ámbito del litoral (integrados en el área denominada Campo de Cartagena), resultan necesarios a la hora de establecer las estrategias de ordenación de esta área.

Por último, se incluyen las pedanías de Morata, Garrobillo y Ramonete del municipio de Lorca, que no se integra en su totalidad debido a su tamaño y a las características propias de este municipio, nada semejantes al ámbito costero objeto de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial.

La superficie total del ámbito se estima alrededor de 1.850 km² con una longitud de 252 km de costa de los cuales 73 km se corresponden con el perímetro del Mar Menor. Este ámbito se establece sin perjuicio del carácter subregional de las propias Directrices al contener Actuaciones Estratégicas y Estructurantes de especial trascendencia para la Región de Murcia y que se extienden más allá del ámbito del Plan de Ordenación Territorial.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 1

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 5 -

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 2

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 6 -

0.1.3 Metodología del trabajo

El trabajo desarrollado ha seguido las siguientes fases:

Fase I: Información territorial de los distintos subsistemas territoriales del litoral.

Fase II: Análisis y Diagnóstico Territorial del Litoral.

Fase III: Modelo de Ordenación Territorial.

Fase IV: Directrices y Plan de Ordenación Territorial.

La metodología es un aspecto clave del proceso de redacción de unas Directrices e incide en la orientación de las diferentes fases del trabajo. En el proceso se ha seguido la estrategia de participación como factor decisivo para legitimar las Directrices y Plan de Ordenación Territorial y propiciar el posterior consenso con los demás estamentos y colectivos implicados.

Fase I: Información territorial de los distintos subsistemas territoriales del litoral.

Se ha realizado un reconocimiento territorial del litoral, a través de visitas de campo, toma de datos y recopilación y análisis de la documentación existente, sobre cada uno de los subsistemas.

Dicha información ha sido integrada en un SISTEMA DE INFORMACION GEOGRAFICA (SIG) y una vez estructurada, ha servido como implemento del Análisis y Diagnóstico.

Fase II: Análisis y diagnóstico territorial del litoral:

Una vez recopilada toda la información, se procedió a su análisis para cada uno de los distintos subsistemas territoriales, obteniendo un diagnóstico de la situación actual y tendencial.

Los sistemas territoriales analizados han sido: el medio físico natural, infraestructuras, planeamiento, equipamientos, modelos turísticos, socioeconómicos y patrimonio.

El **análisis del medio físico natural** está dirigido a la determinación de las unidades territoriales o unidades de síntesis del medio físico, que una vez valoradas, permiten llegar a definir los diversos niveles de protección y determinar la capacidad de acogida del territorio.

En cuanto al sistema de **infraestructuras de transporte**, se han analizado las infraestructuras existentes, tanto de carreteras, como de ferrocarril, puertos y aeropuerto, incluyendo además los servicios de transporte público y la intermodalidad en el transporte. Se ha estudiado la suficiencia en calidad y cantidad de la red actual para garantizar la adecuada accesibilidad al litoral.

Se han analizado las **infraestructuras** hídricas (abastecimiento, saneamiento y depuración), las infraestructuras de protección medioambiental, las infraestructuras energéticas y las de telecomunicación. Todas ellas muy condicionadas como consecuencia de la estacionalidad y la escasa ocupación del litoral sur-occidental.

Con respecto al **planeamiento**, se ha determinado la capacidad residual del suelo planificado y los tiempos de colmatación previsibles para el suelo planificado. Asimismo se han estudiado las dotaciones y equipamientos, determinando su insuficiencia o carencia. Es este un aspecto especialmente complicado de resolver dada la elevada importancia de la población flotante.

Igualmente, se han estudiado los **equipamientos**, por medio de los ratios de dotación por habitante en comparación con los estándares habituales, tanto los asociados al sector turístico como el equipamiento general de la población (educativo, sanitario, asistencial, cultural y cívico...), detectándose un claro déficit tanto de unos como de otros en época estival y una evidente dificultad de su planificación por la estacionalidad existente.

El análisis del **sector turístico** ha partido de la definición de la oferta y la demanda turística, su caracterización y distribución territorial y ha permitido definir el modelo turístico actual, caracterizado por ser fundamentalmente vacacionista, con una acentuada estacionalidad, con una afluencia marcadamente nacional, con motivación fundamentada en un turismo de sol y playa, y con una insuficiente oferta complementaria, consecuencia de una oferta mayoritaria de segunda residencia.

En cuanto al **sistema socio-económico**, se ha realizado un análisis demográfico territorial, en el que se ha estudiado la dinámica por entidades de población, la estructura por edades, formación, niveles de renta,... el potencial futuro. Asimismo se ha estudiado el sistema productivo, de cada uno de los sectores de actividad económica (primario, construcción, minería, industria y sector servicios). Llegándose así a un diagnóstico sectorial del tejido económico y a una caracterización territorial del litoral por su estructura socio económica.

El **patrimonio histórico artístico** es variado y abundante en todo el litoral y se han analizado los yacimientos arqueológicos y paleontológicos, la ciudad de Cartagena y su amplio legado histórico, así como el resto del patrimonio inmueble disperso por el ámbito del estudio: torres defensivas, molinos de viento, arquitectura industrial, etc.

Una vez analizados todos los sistemas territoriales y estudiadas las interrelaciones entre ellos, se ha llevado a cabo el Diagnóstico Integrado, alimentado por el diagnóstico percibido a través de encuestas y mesas de trabajo con los distintos agentes sociales, del que ha surgido un análisis DAFO que nos ha permitido definir las claves del modelo actual del litoral.

Fase III: Modelo de Ordenación Territorial.

A partir de las claves del análisis y diagnóstico integrado se ha llegado a la definición de los principales elementos territoriales y las relaciones entre ellos para explicar así la Estructura y Modelo Territorial Actual.

Modelo Territorial definido por los rasgos del **DAFO integrado**, es decir limitaciones actuales y futuras; **Debilidades y Amenazas** y posibilidades actuales y futuras, **Fortalezas y Oportunidades**.

Fase IV: Directrices y Plan de Ordenación Territorial.

A partir de las aportaciones del DAFO se han planteado las líneas de actuación, teniendo en cuenta las dinámicas actuales al objeto de aprovechar las Fortalezas superando las Debilidades existentes. Y considerando de forma estratégica las previsiones futuras potenciando las Oportunidades detectadas y sentando las bases para superar las Amenazas futuras.

El enfoque de estas líneas de actuación ha estado inspirado en los objetivos generales de las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial (desarrollo sostenible, mejora de la calidad de vida y equilibrio de la estructura territorial) y se concreta en el desarrollo de los objetivos sectoriales planteados. Dichas líneas de actuación se han plasmado en una serie de actuaciones y directrices fundamentadas sobre principios orientadores y actuaciones sobre las estructuras territoriales.

Esta estrategia se ha plasmado en Actuaciones Estratégicas, Actuaciones Estructurales y Actuaciones por áreas funcionales del territorio basadas en una distribución equilibrada de usos, infraestructuras y actividades económicas.

Por último y como desarrollo de las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial se derivan tres Actuaciones de Interés Regional (Aeropuerto, Marina de Cope y Portmán y Sierra Minera) la primera ya ha sido declarada Actuación de Interés Regional y las otras dos se redactarán en documentos independientes.

0.1.4 Marco legal

La Constitución Española en su artículo 148.1.3 otorga a las Comunidades Autónomas competencia en las materias de urbanismo, ordenación del territorio y vivienda; estas competencias han sido asumidas por la Región de Murcia en el artículo 10.1.2 de su Estatuto de Autonomía.

En desarrollo de estas competencias la Región de Murcia promulgó la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia, en cuyo artículo 1 se establece el alcance y objetivos de las mismas:

"...la regulación de la ordenación del territorio y de la actividad urbanística en la Región de Murcia para garantizar, en el ámbito de un desarrollo sostenible, el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y la protección de la naturaleza, el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada y la protección del patrimonio cultural."

Sus fines serán, tal y como se indica en el artículo 3 de la Ley 1/2001, los siguientes:

"Promover el desarrollo equilibrado y armónico de la Región para la consecución de unos niveles adecuados en la calidad de vida de sus habitantes.

Lograr la utilización racional del territorio de acuerdo con los intereses generales, la preservación y conservación del patrimonio histórico-artístico y la gestión eficaz de los recursos naturales, energéticos y del medio ambiente.

Garantizar la coordinación interadministrativa y la participación activa en la ordenación del territorio para asegurar una objetiva ponderación de los intereses públicos.

Posibilitar y encauzar las iniciativas públicas y privadas de singular importancia. "

Dentro de los instrumentos de ordenación del territorio figuran las Directrices de Ordenación Territorial y los Planes de Ordenación Territorial como instrumentos de carácter ordinario, que se describen en el artículo 17:

"Se establecen los siguientes instrumentos de ordenación del territorio, relacionados según su orden de prevalencia:

*Las Directrices de Ordenación Territorial.
Los Planes de Ordenación Territorial..."*

Las Directrices y Planes de Ordenación Territorial ... *constituyen los instrumentos ordinarios de planificación, teniendo las Actuaciones de Interés Regional carácter excepcional.*

Las Directrices se definen como *"instrumentos directores que tienen como finalidad la regulación de actividades y la coordinación de políticas urbanísticas y sectoriales con incidencia territorial regional, pudiendo abarcar un ámbito territorial determinado o sector o sectores específicos" (art. 20 LS 1/2001).*

Los Planes de Ordenación Territorial se definen como *"instrumentos directores y operativos para la regulación de la política territorial en un ámbito espacial determinado o sector de actividad específica, en desarrollo de las Directrices de Ordenación Territorial, o de forma autónoma" (art. 24 LS 1/2001)."*

Junto con estos instrumentos, tal y como se recoge en el artículo 27, *"debe realizarse una Evaluación de Impacto Territorial"*. En lo que a la ejecutividad y efectos de ambas figuras se refiere, el artículo 19 de la Ley 1/2001 establece que *"...vincularán a todas las administraciones públicas y a los particulares, en los términos establecidos en los mismos, prevaleciendo siempre sobre las determinaciones del instrumento de rango inferior y sobre los planes urbanísticos municipales que, en caso de contradicción, deberán adaptarse en plazo y contenido a lo dispuesto en aquellos."*

Sin embargo esto habrá de modularse con la obligatoriedad de la administración competente en materia de ordenación del territorio de *"garantizar la coordinación interadministrativa y la participación activa en la ordenación del territorio para asegurar una objetiva ponderación de los intereses públicos"* (art. 3 Ley 1/2001), respetando el principio de autonomía municipal establecido en la Constitución Española.

0.1.5 El proceso de participación

Para la realización de las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial se ha contado desde el primer momento con los diversos agentes implicados. La Fase de información ha supuesto la recogida exhaustiva de las distintas planificaciones sectoriales con incidencia en la ordenación del territorio que por su carácter global son múltiples, cabe destacar la ambiental, de infraestructuras, turística, planeamiento urbanístico, económica,...

En la etapa de análisis y diagnóstico, se ha realizado consulta a los distintos Ayuntamientos sobre las dotaciones de equipamientos y servicios públicos municipales, al igual que sobre las carencias, necesidades y proyectos al respecto. El análisis turístico ha conllevado igualmente un sondeo de opinión entre los agentes relevantes en la materia, al igual que una mesa sectorial del sector turístico.

Desde el principio se ha conformado un grupo técnico de seguimiento que ha supervisado las principales etapas de los trabajos. Integrado por responsables técnicos de las principales Direcciones Generales de la Administración Regional con competencia en la materia, representantes de la administración nacional y representantes de la Federación de Municipios, en representación de las Entidades Locales.

Para el Diagnóstico percibido se ha realizado un sondeo entre agentes públicos (Ayuntamientos, Universidad, Consorcios,..) y privados (Asociaciones empresariales,...) sobre los principales temas de la situación del litoral y su desarrollo.

Avanzadas las Directrices y Plan de Ordenación Territorial la Consejería con competencias en Ordenación del Territorio realizó una sesión informativa de las propuestas iniciales de actuación y nivel de avance con las Consejerías con competencias en Turismo y Medio Ambiente. Una vez consensuado se avanzó en el desarrollo de las actuaciones planteadas y adecuación de la normativa a dichos supuestos.

Para la divulgación del contenido de estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial, se han desarrollado unas Jornadas Internacionales con amplia representación tanto política como de agentes sociales nacionales e internacionales.

Ya en las fases siguientes de tramitación del texto propuesto de Directrices y Plan de Ordenación Territorial se ha sometido al correspondiente proceso de información pública y audiencia.

0.2 Las bases del modelo territorial actual.

0.2.1 El Marco Europeo.

La situación geográfica de Murcia, en el Mediterráneo Occidental, le confiere una posición periférica, tanto dentro de España como dentro de la Unión Europea, lo que hasta hace relativamente poco tiempo ha supuesto un freno importante en su integración y desarrollo. La mejora de las infraestructuras de transporte, de la que aún queda una parte importante por llevar a cabo, está creando las condiciones para una mejor integración.

Dentro de la Unión Europea, la Región de Murcia está situada en el Arco Mediterráneo, espacio que está formado por regiones con ciertas características comunes: enorme importancia de la cultura y tradición apoyadas en un patrimonio histórico artístico de gran valor, existencia de una constelación de centros urbanos, concentración de la población en la franja litoral, crecimiento de la población en contraste con otras regiones interiores y un medio ambiente cualificado.

En el territorio de la Unión Europea se vienen produciendo recientemente una serie de transformaciones que fomentan un desplazamiento hacia el Este de su centro de gravedad funcional, consecuencia de la integración de los países denominados de la Europa del Este.

No obstante, dicho centro gira entorno al espacio conocido como "dorsal europea" o "blue banana", que recorre desde Gran Bretaña hasta el Norte de Italia pasando por los Países Bajos, norte de Francia, cuenca del Ruhr y Suiza, como siguiente gran eje de desarrollo debemos reflejar el que desde el sur de Alemania y norte de Italia, recorre el sur de Francia y llega hasta Barcelona y Valencia, integrando el Arco Mediterráneo, es el llamado "sun belt" o "norte del sur".

Este espacio agrupa a un conjunto de actividades dinámicas y novedosas, como consecuencia de los atractivos específicos de estas regiones meridionales: bondad climática, el medio ambiente cualificado y la amplia oferta de amenidades que, en muchos casos, descansa en desarrollos anteriores de carácter turístico, de ocio y de esparcimiento. Es lo que se ha venido a llamar "economías de localización ambiental". No obstante dichas economías entran en creciente competencia con los nuevos espacios de desarrollo del Este y surgen nuevos retos que exigen una actuación coordinada con las regiones mediterráneas de cara a la adecuada potenciación de sus grandes posibilidades.

Las actuaciones que se vienen desarrollando y algunas de las previstas en el espacio litoral de la Región de Murcia (universidad, mejora de las infraestructuras, implantación de industria moderna, parque tecnológico, desarrollos turísticos de alta calidad, etc) al igual que los proyectos de colaboración con otras regiones mediterráneas, permiten pensar en su efectiva incorporación al "sun belt".

Si bien la situación geográfica periférica del espacio litoral de la Región de Murcia ha podido suponer en el pasado un freno a su integración, debe ser contemplada de cara al futuro como una situación estratégica al beneficiarse de las ventajas citadas.

0.2.2 El medio físico natural

0.2.2.1 Caracterización básica.

El espacio litoral de la Región de Murcia se extiende sobre una superficie de 1.856 km², el 16,4% de la superficie de la Región. La costa tiene una longitud total de 252 Km. (incluida la costa interior del Mar Menor), de los que 92 Km. son playas. Las playas presentan características muy heterogéneas: frente a playas urbanas y semiurbanas, en su mayoría localizadas en la zona Norte, existen aún numerosas playas vírgenes, tanto dentro de espacios protegidos como en zonas aún no urbanizadas.

La influencia del mar es decisiva en la configuración del litoral tanto por su aportación de humedad a los distintos hábitats naturales como por su incidencia en la implantación humana desde épocas prehistóricas.

El clima mediterráneo de este espacio tiene diferente consideración según el punto de vista que se adopte. Desde el punto de vista agrícola y ambiental es excesivamente seco; sin embargo desde el punto de vista turístico es un clima excelente por la temperatura media (en torno a 18,5°) y por la abundancia de horas de sol.

Una parte considerable del territorio litoral está protegida por diversas figuras de protección ambiental: LIC y ZEPA. Estas dos últimas constituyen la actual estructura de espacios naturales protegidos que abarca, en lo que respecta a la superficie terrestre sin contabilizar las islas, 37.818 Has., es decir, el 20% de la superficie del litoral. En lo que respecta a cualquiera de las restantes figuras de protección, coinciden o están incluidas en un LIC. Hay quince LICs terrestres, tres marítimos y nueve ZEPAs.

El más conocido, en lo que colabora su importancia turística, es la Laguna del Mar Menor (LIC y ZEPA), humedal de importancia internacional incluido en la Lista del Convenio de Ramsar, recientemente declarado ZEPIM (zona de especial protección del Mediterráneo) y propuesto para su declaración como Patrimonio de la Humanidad. Con afecciones destacables por los asentamientos de población y actividad productiva del entorno.

Especial interés tiene dentro del medio físico el tema del agua en sus aspectos de hidrología y riesgos. El litoral de la Región de Murcia se caracteriza por la ausencia de cursos naturales permanentes, su red hidrográfica está constituida exclusivamente por ramblas. Las ramblas situadas en la vertiente meridional del ámbito de estudio suelen ser de corto recorrido, en especial las que se originan en la Sierra de Cartagena - La Unión cuyos cursos hacia el Mediterráneo tienen pendiente acusada y fuerte poder erosivo. En las cuencas de Mazarrón y Águilas las ramblas son de longitud intermedia, normalmente de disposición noroeste-sureste. Las ramblas suponen un riesgo permanente, que se ha incrementado en los últimos años por afectar a una población foránea cada día más importante en número y desconocedora del peligro.

En la hidrología subterránea se identifican dos dominios principales:

- El Bético que tiene una extensión de 2.450 km², extendiéndose por toda la franja sur de la Región de Murcia con pequeñas extensiones hacia la provincia de Almería. Cubre todo el ámbito de estudio con excepción del Campo de Cartagena, extendiéndose bajo los relieves y depresiones litorales situadas entre Cabo de Palos y Águilas. Contiene 35 acuíferos, en varios de ellos el nivel de explotación de los recursos se sitúa por encima de su tasa natural de renovación, originando con ello serios problemas de sobreexplotación.
- El dominio hidrogeológico del Campo de Cartagena: con una superficie de 1.450 km², la mayor parte en la Región de Murcia. La utilización del agua subterránea para riego condujo en los últimos años a la sobreexplotación de los acuíferos, con incidencia en la calidad de las aguas, la incorporación de agua del Trasvase Tajo-Segura en esta zona redujo la sobreexplotación.

0.2.2.2 El Paisaje

El Paisaje como reflejo de la compleja integración de los elementos que lo integran tanto antrópicos (patrimonio cultural) como naturales (patrimonio natural), configuran la plasmación de las características e idiosincrasia de cada territorio, por lo que son crecientemente objeto de estudio y análisis.

Para la zona del Litoral Sur-Occidental se ha realizado un estudio específico por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, acompañado de posteriores trabajos de campo. Como resultado han sido identificadas una serie de zonas del litoral susceptibles de protección por criterios paisajísticos, que se desarrollan a continuación.

El Cabezo de las Cuevas y el Castillo de Águilas:

Estas dos unidades se caracterizan por una calidad paisajística muy alta y una fragilidad de alta a muy alta.

El Cabezo de las Cuevas es un escarpado relieve litoral con laderas de alta pendiente con vertiente al mar; es pues, fisiográficamente, muy valioso en su conjunto. La unidad Castillo de Águilas constituye un sitio emblemático para el pueblo y presenta interesantes ejemplares de matorral autóctono, así como, magníficas vistas panorámicas.

Paraje singular de Percheles:

Fragmento de costa de muy alta calidad paisajística y alta fragilidad constituido por un cerro de areniscas fosilíferas con numerosos alveolos y oquedades y por las Playas de Percheles y Minas. Destaca también el pinar que se desarrolla en los muros de mampostería.

Franja litoral de conexión entre Cabo Cope y Calnegre:

Se corresponde con la franja litoral de llanura aluvial costera y relieves sedimentarios que sirve de conexión entre los espacios de Cabo Cope y Calnegre, poseen una alta y muy alta calidad visual y alta fragilidad paisajística, constituyendo además un corredor con un nivel de conservación ambiental relevante.

Pasillo de conexión Sierra de la Almenara- Calnegre (Lomo de Bas) y Zonas de la Sierra de la Carrasquilla

Engloba las zonas periféricas y amortiguadoras que sirven de conexión natural entre el LIC de Calnegre y el LIC y ZEPA de la Sierra de la Almenara. La vertiente costera de Lomo de Bas constituye un litoral acantilado y de escarpes rocosos de elevado valor paisajístico en el que destacan como elementos singulares las laderas de alta pendiente y los ramblizos, de gran belleza, vertiendo al mar.

Tanto la Sierra de Almenara, como la Sierra de la Carrasquilla, se conforman como sierras y piedemontes litorales con vegetación de matorral termomediterráneo, palmitares y lentiscales, tomillares y retamares, pequeños bosquetes de coníferas, zonas de roquedos y pequeñas extensiones de cultivo de secano. La calidad paisajística de esta área es alta, y su fragilidad, en general, media. Como elementos singulares destacan el Cabezo Colorao; la arquitectura de los cortijos integrada en el paisaje y un pequeño molino de viento, en la cuenca de Las Crucecitas; los Cerros de El Escribano y Morrón; la Rambla de la Cuesta de Gos y el propio núcleo de Cuesta de Gos; El Talayón y el Castillo de Chuecos; el Castillo de Tébar; las casas-cueva abandonadas en el tramo bajo del Barranco de Chuecos; el conjunto de casas de Fuente Álamo; las Ramblas de Fuente Álamo, del Río Amir, de los Adanes y Palancar; la pequeña agrupación rural de las Casas de los Asensios; la aldea deshabitada de Viquejos; las paredes calizas del Risco del Perro y Collado González; Peña

del Águila; el Barranco de la Alameda; los afloramientos rocosos en las cumbres; las paredes del cauce de la rambla del Puntaron; y, las manchas de pinares, un potente conjunto de eucaliptos en la Rambla del Arriero y una pequeña alameda junto a la población de Morata.

Zonas lindantes con el LIC de la Sierra de las Moreras

Sierra litoral de altitud media costero-litoral rocosa dominada por matorrales, espinares y palmitares termomediterráneos, con un frente costero acantilado bajo en el que se intercalan playas y calas. La calidad paisajística de esta área es alta y muy alta y la fragilidad, en general, alta. Destacan como elementos singulares las ramblas de Villalba y del Picacho; diversas calas, Cala Leño, Punta Grúa; las formaciones de areniscas de Cala Leño; importantes manchas de palmitar y cornical; y, el Lugar de Interés Geológico de Bolnuevo.

Constituida además por diversas zonas periféricas y amortiguadoras del LIC de la Sierra de Las Moreras.

La Sierra del Algarrobo

Cuenca bien conservada con paisaje en mosaico de alta calidad y fragilidad con vistas a la Sierra de las Moreras, se caracteriza por la existencia de matorral bajo, existen pequeños núcleos rurales integrados en el conjunto (Los Morenos, Las Balsicas..)

Cuenca paisajística de la Azohía.

Comprende el espacio existente entre el suelo urbano de la Chapineta, el de la Azohía y el LIC Y ZEPA de La Muela y Cabo Tiñoso, formando parte de un macizo montañoso litoral de naturaleza calcárea y relieve abrupto de calidad paisajística muy alta y fragilidad paisajística alta.

Para el entorno del Mar Menor y Campo de Cartagena, se ha realizado un estudio propio de la cuenca visual de la laguna del Mar Menor que ha llevado a establecer limitaciones en las denominadas "*ventanas del Mar Menor*" que permiten tener una vista privilegiada de la laguna y de sus islas.

0.2.3 Infraestructuras

0.2.3.1 Infraestructuras de transporte.

Carreteras

La red de carreteras del litoral murciano viene condicionada por sus características orográficas, con una zona situada al este prácticamente llana y otra zona al oeste de relieve muy complicado, motivo por el cual su densidad de carreteras es mucho menor y los trazados de las mismas son más sinuosos, aunque la orografía no es la única causa que motiva la diferencia en densidad. En conjunto, la red es muy densa, del orden de 1,7 veces más que la media nacional o que la media de la Región de Murcia. Las diferencias internas, calculadas eliminando la porción de territorio que supera pendientes del 15% con objeto de homogeneizar la comparación, alcanzan la relación de 1 a 2,95 entre Mazarrón y Torre Pacheco. En el ámbito del Campo de Cartagena y Mar Menor la red presenta una configuración radial con centro en Cartagena.

Destaca la capacidad de los grandes ejes ya que son de construcción reciente o muy reciente: Autovía Murcia – Cartagena, Autopista Alicante – Cartagena, Autovía del Mar Menor, Autovía de La Manga y Autovía Lorca – Águilas, de ellas las dos primeras del Estado y las tres siguientes de la Comunidad Autónoma. Aquí se refleja un aspecto poco conocido pero muy importante en la Región de Murcia como es su aportación a la construcción de vías de gran capacidad aspecto en la que, excluyendo a las Comunidades que no tienen red del Estado, es superada en longitud construida tan solo por las Comunidades Autónomas de Andalucía, Cataluña y Madrid. Es decir por dos Comunidades con un territorio varias veces superior y por Madrid. Conviene recordar aquí que, salvo la autovía Alcantarilla-Caravaca (Autovía del Noroeste), el resto de las vías de alta capacidad de Murcia son las arriba indicadas pertenecientes al espacio litoral, lo que pone de manifiesto el enorme esfuerzo realizado por la Región para dotar a su espacio litoral de una red de primer nivel que le permita competir con otros espacios económicos y turísticos. Se puede acceder por vía de gran capacidad a todos los destinos turísticos principales, excepto Mazarrón.

Debido a la dotación de vías de gran capacidad son escasos los tramos que presentan algún problema de congestión de la circulación que se limitan a algunas carreteras de acceso a las ciudades importantes (Cartagena, San Pedro, Lo Pagán, Los Alcázares, Puerto de Mazarrón y Águilas) a las que hay que añadir el tramo de Mazarrón al Puerto de Mazarrón. La conexión entre General Electric en La Aljorra y la N-301, construida como primera calzada de autovía y recientemente inaugurada, por lo que queda resuelto el problema existente entre La Aljorra y Cartagena.

Cabe señalar como puntos fuertes de la red de carreteras del litoral murciano su buena comunicación con el centro de la península y con la costa de Levante, la buena accesibilidad interior en las zonas de Campo de Cartagena y Mar Menor y la buena accesibilidad a la zona oeste sólo desde Lorca, además de la ya señalada red de vías de alta capacidad. El nivel de conservación es bueno, con únicamente un 13% de la longitud en mal estado. Exceptuando carreteras rurales, sólo una pequeña parte de la red tiene sección insuficiente.

Los aspectos débiles son la falta de un eje de acceso este - oeste al litoral sur, que provoca una insuficiente accesibilidad en la mitad oeste cuya red de carreteras es menos tupida, los problemas de capacidad en algunos tramos muy concretos de la red, la mala comunicación con Andalucía y la insuficiencia del viario en alguna travesía.

De la misma forma que ocurre con otros aspectos del análisis, nos encontramos con un territorio con dos partes claramente diferenciadas: la primera que corresponde a Cartagena, el Campo de Cartagena y el Mar Menor que disponen de una red tupida con ejes de gran capacidad y la segunda el litoral sur-occidental que dispone de una red poco densa, faltando un eje potente este – oeste. Recientemente se ha procedido a la adjudicación de la autopista de peaje Cartagena – Vera que vendrá a suplir esta falta.

Transporte de viajeros.

El transporte de viajeros en autobús está organizado en tres niveles diferentes: el interno al espacio litoral, el regional y el nacional que proporcionan una oferta generalmente muy completa aunque con alguna laguna. La red del espacio litoral se caracteriza por el predominio de líneas radiales que comunican Cartagena con el resto de ciudades y núcleos, completada con varias líneas adicionales entre alguna de esas otras ciudades. El nivel regional repite una estructura similar cuyo centro es Murcia, a la que se añaden las conexiones de Cartagena y Águilas con Lorca. Se completa con varias líneas que unen Cartagena y el norte del Mar Menor con el borde sur de la provincia de Alicante. El nivel nacional asegura la conexión de Cartagena, La Manga, Mar Menor y Águilas con Madrid y Barcelona y además de la de Cartagena con Valencia, Alicante y Almería.

El transporte en autobús, como modo básico del sistema de transporte público, es un elemento necesario para garantizar un mínimo nivel de calidad de vida por su condición de imprescindible para aquellos grupos sociales que tienen difícil el acceso al vehículo privado, como son las personas de edad, los jóvenes, los grupos de bajo nivel de ingresos y los visitantes que no acceden en coche al litoral. Parece imprescindible conseguir una mejora importante de la calidad del transporte en autobús mediante una coordinación de líneas y la implantación de terminales de bajo coste y de diseño adecuado a los requerimientos de la explotación y del clima.

Las líneas que constituyen el nivel interior al espacio litoral se caracterizan, en su mayoría, por su escasa frecuencia. Se encuentran encerradas en la trampa de que no aumentan la oferta por debilidad de la demanda cuando simultáneamente no aumenta la demanda por escasez de oferta, a pesar de que en el entorno del Mar Menor se manifiesta la falta de oferta en periodo punta. En comparación con el ámbito del Campo de Cartagena – Mar Menor, la oferta existente en el entorno Águilas – Mazarrón es relativamente reducida.

Cartagena, San Pedro del Pinatar y Puerto de Mazarrón cuentan con terminales de diferente categoría. Está en proyecto la de Águilas, cuya necesidad es expresamente sentida a nivel local.

No existe ningún sistema de intermodalidad en el transporte de viajeros. En la línea de lo arriba indicado, se debería reordenar el transporte en autobús para organizar un sistema integrado e intermodal.

Transporte de mercancías.

El sector de transporte de mercancías por carretera del área litoral es muy desarrollado y eficiente, con 1.300 empresas y un parque de casi 26.000 camiones y furgonetas con matrícula nacional, al que es preciso añadir otro parque de tamaño desconocido de camiones con matrículas extranjeras propiedad de empresas extranjeras filiales de las empresas murcianas. En el ámbito nacional, el resto de la provincia es el principal origen y destino de los transportes, con el 63% del tonelaje; le siguen hasta alcanzar casi el 90% las provincias limítrofes con Valencia, Barcelona y Madrid.

Los productos agrícolas, principalmente hortalizas y verduras, son la mercancía que en mayor proporción es transportada desde el litoral hacia el resto de la España, seguida por los derivados del petróleo. El transporte de minerales destaca en el sentido inverso.

El transporte de mercancías está creando centrales de carga situadas en lugares estratégicos dentro de las zonas de regadío; en zonas próximas a los núcleos urbanos se vienen ubicando las instalaciones terminales de las empresas de transporte, utilizando para ello suelos al borde de las vías de comunicación, dando lugar a una ocupación longitudinal poco recomendable.

Infraestructura Ferroviaria.

Hay tres líneas de ferrocarril en el espacio litoral, dos de RENFE: Madrid – Cartagena y Murcia – Águilas y una de FEVE: Cartagena – Los Nietos.

Las líneas de RENFE tienen una funcionalidad muy distinta: la primera está destinada al transporte nacional y regional de viajeros y al transporte de mercancías mientras que la de Águilas, con un recorrido muy corto en el espacio litoral, no tiene más que servicio de cercanías. Por su propia naturaleza, tienen una cobertura territorial escasa, con sólo cinco estaciones para todo el espacio litoral, tres en la línea de Cartagena (Balsicas-Mar Menor, Torre Pacheco y Cartagena) y dos en la línea de Águilas (Águilas-El Labradorcico y Águilas). El número diario de viajeros asciende a 675 en la línea de Cartagena y 280 en la de Águilas. En transporte de mercancías la aportación del ferrocarril es relativamente escasa, incluso en lo que es atención al Puerto de Cartagena.

Se encuentra en fase de estudio informativo la línea de alta velocidad de Murcia a Cartagena, de la que se han presentado a información pública tres trazados alternativos. El Plan de Infraestructuras del Ministerio de Fomento contempla también la construcción de la línea Murcia – Almería de alta velocidad, a la que parece fácil conectar un enlace desde Águilas. Los proyectos de alta velocidad se contemplan como un factor importante para mejorar la accesibilidad y potenciar ciertas formas de turismo.

La línea de FEVE es exclusiva para el transporte de viajeros; dispone de 14 estaciones y apartaderos siendo las más importantes las de Cartagena, La Unión, Llano del Beal y Los Nietos. Desempeña un papel de cercanías entre Cartagena y Los Nietos, papel que se refuerza en verano sobre todo entre La Unión y Los Nietos donde atiende a una característica demanda playera. La línea ha estado poco atendida por FEVE durante muchos años, lo que la ha llevado a tener la vía en mal estado; recientemente se ha apreciado un cambio de actitud con la renovación de los trenes a ella asignados. La demanda diaria asciende a 1.755 viajeros.

Aeropuertos

Los aeropuertos que dan servicio al espacio litoral son los de San Javier y Alicante. El aeropuerto de San Javier, limitado en horarios por el uso militar, no puede realizar una aportación importante a la accesibilidad del litoral. El obligado reparto de vuelos con Alicante, por razones de horario en San Javier, hace más difícil el diseño de una oferta adecuada. El tráfico de viajeros del aeropuerto ha sido de 148.000 pasajeros en 1999; el de mercancías ha supuesto 1.320 toneladas.

Por ello, una parte muy importante del transporte aéreo se canaliza a través del aeropuerto de Alicante, que debido a su alejamiento supone un aumento en el coste y en el tiempo de viaje. El aeropuerto de Alicante tuvo 4.990.000 pasajeros y 6.390 toneladas de mercancías en 1999. Murcia es el segundo origen de los pasajeros de este aeropuerto, a gran distancia de Benidorm que es el primero pero ligeramente por delante de Alicante que es el tercero; Cartagena es el octavo origen; mientras Águilas y San Pedro del Pinatar tienen una aportación muy escasa y Mazarrón y San Javier no aparecen entre los orígenes destacados. Debido a su posición alejada, a casi 180 Km. de distancia de Águilas, el aeropuerto de Alicante no es apropiado para canalizar la demanda turística.

El nuevo aeropuerto internacional de la Región de Murcia previsto en Corvera se configura como un factor importante para mejorar la accesibilidad de todo el espacio litoral y potenciar el turismo extranjero. El aeropuerto también permitirá el desarrollo del transporte de mercancías por vía aérea.

Puertos comerciales.

El Puerto de Cartagena dispone de dos dársenas separadas: una en Cartagena, junto al borde de la ciudad y la otra en Escombreras con calados que superan los 20 m. Las dos dársenas están especializadas en diferentes tipos de tráfico, estando los más Impios asignados a la dársena de Cartagena. El Puerto dispone de 8.300 m de muelles, de los cuales 3.850 m están en Escombreras. Para uso militar hay destinados 600 m; los muelles comerciales miden 5.800 m; el resto está destinado a usos deportivos, pesca y usos técnicos.

El Puerto de Cartagena es uno de los principales puertos graneleros de España, el cuarto en graneles líquidos, con un tráfico creciente en petróleos y gas; los graneles suponen el 97,2% de su tráfico y están en aumento. El aumento del tráfico de graneles ha supuesto un crecimiento del tráfico total del Puerto del 49% en dos años. La mercancía general supone algo menos de medio millón de toneladas al año, un 2,8% del tráfico total; el número de contenedores movidos es de 39.500. Esto supone una escasa participación de los tráficos que generan mayor valor añadido y empleo. Sin embargo, es uno de los puntales de la economía de la Región, aunque su ámbito de servicio se encuentra casi limitado al espacio litoral quedando gran parte de la Región en el hinterland del puerto de Valencia. El puerto de Alicante que es otro gran competidor, viene demostrando una gran dinámica en los últimos años buscando ocupar nichos de mercado que deja libre Valencia.

En los últimos años el puerto se ha convertido en una escala de cruceros turísticos, cuya importancia se debe incrementar en el futuro a la medida que se vaya desarrollando el turismo cultural de Cartagena.

El Puerto ha iniciado la ampliación de la dársena de Escombreras, con un ambicioso proyecto en el que se dispondrá de 70 ha de superficie, un muelle con 20 m de calado y tres atraques para graneles líquidos de 22 m de calado. A medio plazo, se debería contemplar el establecimiento de líneas con el norte de África, donde Alicante cuenta ya con ventaja.

Puertos deportivos.

Existen actualmente en el litoral 20 puertos e instalaciones de atraque con actividad deportiva, de ellos 12 en el interior del Mar Menor. Tienen una capacidad de 5.000 atraques. En comparación con otras zonas del Mediterráneo, se trata de puertos de tamaño mediano – pequeño. Destacan por su tamaño los siguientes: Tomás Maestre, Los Nietos y Cartagena, los dos primeros en el Mar Menor. Los puertos deportivos realizan una aportación importante en la captación de turismo y en la realización de actividades deportivas, tanto en los aspectos de formación como en los de competición; varios de ellos han sido sede de campeonatos mundiales y europeos de vela ligera; cosa que también ocurre con el windsurf en la costa del Mar Menor que es parte de un circuito nacional y ha sido sede de un campeonato europeo. Empresarios de diferentes sectores se han asociado formando la Estación Náutica Mar Menor con la finalidad de potenciar su oferta y demanda.

El futuro de los puertos deportivos ha sido estudiado con profundidad por la Dirección General de Transportes y Puertos. Un elemento clave son las "Bases para el Plan Regional de Instalaciones para la Náutica Deportiva" en el que se establece la capacidad de cada tramo del litoral para ubicar en él instalaciones náuticas. La demanda insatisfecha de atraques está estimada en 1.500. Los cálculos realizados para el 2015, estiman un incremento de la demanda de 7.000 a 8.000 nuevos atraques. Existen varios proyectos en marcha con diferente fase de avance. La Casica Verde en Águilas, con 454 atraques, que ya ha obtenido la Declaración de Impacto Ambiental favorable. El puerto de Águilas, cuyo Plan Director destina la dársena pesquera a deportiva con 220 nuevos atraques. Calabardina, con 341 atraques. Puerto deportivo y pesquero en La Azohía en la zona de la Chapineta, con 309 atraques. Puerto Mayor en La Manga, con 1.000 atraques.

0.2.3.2 Infraestructuras básicas del territorio

Infraestructuras hidráulicas

Desde el inicio de los regadíos, primero en la época de dominación romana y luego en la de dominación árabe, el agua es un elemento de vital importancia en Murcia que se ha distinguido por su gran dominio de este recurso escaso, logrando un aprovechamiento exhaustivo. Si el agua ha sido determinante para la economía a través del riego en la agricultura, ahora lo es más al ser imprescindible para la captación del turismo.

El origen del problema del agua se encuentra en una precipitación muy baja, que asciende a 375 mm como media de la Región y a 472 mm en la cabecera de la Cuenca del Segura, frente a una media española de 670 mm. A esto hay que añadir el peso de los regadíos frente a otros usos.

El abastecimiento de agua a la población está encomendado a la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, que suministra a todos los municipios de Murcia excepto tres y a una parte importante de la provincia de Alicante, incluida la capital. Igualmente se abastece la pequeña y mediana industria (PYME) conectada a la red de abastecimiento. Dispone de una red de instalaciones muy densa, que le dota de una capacidad de suministro de 300 hm³/año, muy por encima de las necesidades actuales que alcanzan los 200 hm³/año. Los recursos han venido siendo insuficientes durante los últimos años en aproximadamente 20 hm³/año, que se han suplido con la aportación excepcional de recursos propios de las cuencas del Segura y del Júcar. Para eliminar este problema está en construcción la desaladora de San Pedro del Pinatar, junto con otra en Santa Pola (Alicante), con cuya aportación de 43 hm³/año se dispondrá de excedente de agua a corto plazo.

El análisis tendencial del planeamiento pone de manifiesto que no parecen existir dificultades para el abastecimiento en temporada alta con los plazos disponibles. En el supuesto, poco probable en algunos municipios, de saturación del suelo que figura en el planeamiento se habrían construido más viviendas de las ahora existentes, lo que necesitaría un plazo de 33 años. El incremento de demanda de agua sería de 13,9 hm³/año, cantidad totalmente asumible aunque fuera mediante el recurso a la desalación. El enorme plazo disponible haría necesario renovar parte de las instalaciones, lo que se aprovecharía para ampliaciones de capacidad. No parece, por lo tanto, que el agua pueda ser un limitador del desarrollo.

Infraestructuras medioambientales

La gestión de los residuos sólidos urbanos en la Región de Murcia ésta sectorizada en agrupaciones territoriales, correspondiendo cuatro al litoral: Campo de Cartagena, que incluye Cartagena, Fuente Álamo y La Unión, Mar Menor, que incluye Los Alcázares, San Javier, San Pedro del Pinatar y Torre Pacheco, Mazarrón y Águilas. La producción anual de residuos asciende a 134.000 toneladas, de las que se recicla un 10%. El transporte de los residuos hasta los centros de tratamiento se efectúa de forma directa en los vehículos de recogida. En el litoral existen dos plantas de compostaje, en Cartagena y en Águilas, con una capacidad de tratamiento de 96.500 toneladas. Hay tres vertederos controlados de residuos sólidos, en Mazarrón, Águilas y Cartagena. Hay también en Cartagena un vertedero de escombros y tres centros especializados en aceites y residuos industriales.

Las condiciones del saneamiento no son aún las deseables aunque han mejorado de forma notable por las acciones emprendidas, especialmente con el Plan de Saneamiento Integral del Mar Menor que aún no se ha completado. El Plan Estratégico de Murcia 2000-2007 incluye el Plan de Acción 2.2.5. Saneamiento del Mar Menor y el litoral sur en cumplimiento de la Directiva 91/271, en el que la eliminación de vertidos de aguas residuales de origen urbano en el Mar Menor tiene prioridad muy alta y el saneamiento del litoral sur tiene prioridad alta.

Resulta muy importante el tratamiento de las aguas de la Rambla del Albujón antes de su vertido al Mar Menor. El Plan Estratégico de Murcia 2000-2007 incluye el Plan de Acción 2.2.6. Gestión Integral del Espacio Lagunar Costero del Mar Menor las acciones en la cuenca con el objeto de minimizar los vertidos de nutrientes y fitosanitarios aportados a la laguna por la agricultura que se desarrolla en su cuenca vertiente al Mar Menor, considerándola de prioridad alta.

Así mismo se ha elaborado por parte de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente el "Plan General de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas de la Región de Murcia". Documento en el cual se indican las actuaciones prioritarias a realizar en este campo en la Región de Murcia.

Infraestructuras energéticas

El suficiente suministro de energía eléctrica viene siendo últimamente un motivo de preocupación en nuestro país, por su capacidad de condicionar el desarrollo y, sobre todo, el desarrollo turístico. La producción de energía eléctrica en el espacio litoral de la Región de Murcia se ha concentrado en Escombreras donde se produce mediante centrales térmicas. El sector energético es el segundo en VAB en el municipio de Cartagena después del refino de petróleo. Recientemente se ha iniciado el desarrollo de la producción eléctrica de origen eólico con un campo de aerogeneradores en La Unión.

La especialización energética del Puerto de Cartagena ha supuesto un fuerte impulso a la importación de gas que se realiza a través de él. Esto ha permitido poner en marcha el programa de gasificación de la Región que comenzó en 1997 en Cartagena. Está prevista la gasificación de Águilas y Mazarrón mediante plantas satélites abastecidas con gas licuado transportado en camión cisterna. La disponibilidad de gas ha impulsado la presentación de cuatro proyectos de centrales de ciclo combinado para la producción eléctrica a instalar en Escombreras, con una potencia de 2.424 Mw., habiendo sido ya aprobadas las dos primeras que está previsto abrir en 2004. En consecuencia, la Región será excedentaria en energía eléctrica.

El transporte de energía eléctrica en alta tensión se realiza mediante cuatro líneas que conectan con San Vicente del Raspeig y Rocamora en Alicante, El Palmar en Murcia y Carboneras en Almería. Está prevista la ampliación de la línea de El Palmar a dos líneas de 400 kv. Los centros de transformación están situados en Escombreras, Cartagena, La Unión, Cabo de Palos, Los Alcázares, San Javier, La Asomada, Fuente Álamo, Mazarrón y Águilas. La red de distribución es muy tupida en todo el espacio de Cartagena y el Mar Menor y algo menos hasta Mazarrón; es muy poco densa desde Mazarrón hasta Águilas donde los nuevos desarrollos exigirán una ampliación importante.

Telecomunicaciones

La dotación de líneas de telefonía fija en la Región de Murcia es de 37,5 líneas/100 habitantes, ligeramente inferior a la media nacional de 42,9. El grado de digitalización es del 85%, similar al nacional que es del 87%. El espacio litoral destaca por disponer de una dotación superior a la regional y, en ciertos casos, muy superior a la nacional. Excepto en La Unión, todos los municipios del litoral tienen una dotación superior a la media regional. San Pedro del Pinatar, San Javier y Los Alcázares alcanzan dotaciones de 46, 62 y 68, debido sobre todo a la gran cantidad de segundas residencias existentes.

El desarrollo del móvil está liberando líneas convencionales cuyos contratos se cancelan, generando un sobrante de capacidad, con una planta excedentaria, lo que se traduce en el retraso de la modernización de otras instalaciones y en la consideración de zona de baja prioridad por los nuevos operadores de servicios fijos.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 3

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 21 -

La mayor parte de los nuevos operadores privados de telecomunicaciones ofrecen servicio en Murcia mediante acceso indirecto; diez de ellos están realizando inversiones en infraestructura de acceso, pero por ahora, la mayor parte de ellos tiene como objetivo el mercado de las ciudades. La interconexión entre operadores sólo es posible en la central de Barreros en Cartagena. Está disponible la compartición del bucle de acceso en todos los municipios del litoral excepto en San Javier, Fuente Álamo y Lorca. La telecomunicación por cable tiene un desarrollo incipiente en España siendo la penetración en Murcia el doble de la nacional con casi un 20% de los hogares cableados. En el litoral, la implantación se ha limitado por el momento a Cartagena.

La Consejería de Ciencia Tecnología, Industria y Comercio de la Región de Murcia acaba de poner en marcha el Plan Director de Infraestructuras de Telecomunicaciones con el objetivo de mejorar el servicio, adecuarlo a la creciente demanda y adaptar la Región a las necesidades que imponen las nuevas tecnologías. Entre sus acciones destacan las cuatro siguientes de apoyo al desarrollo de las infraestructuras de telecomunicaciones: extensión de la cobertura de los servicios GSM, extensión de las infraestructuras de acceso asociadas al servicio universal, extensión de la red regional de interconexión a todos los municipios y apoyo a la dotación de acceso en banda ancha en los polígonos industriales.

0.2.4 El sistema territorial y de asentamientos

0.2.4.1 Las áreas y subáreas funcionales del ámbito litoral

El modelo territorial del espacio litoral presenta una clara división en dos áreas funcionales: la de Cartagena – Mar Menor y la del litoral suroccidental.

A.- El Área Funcional de Cartagena - Mar Menor incluye los municipios de Cartagena, Fuente Álamo, La Unión, San Javier, San Pedro del Pinatar, Los Alcázares y Torre Pacheco. Representa el 83% de la población de hecho incluida en el ámbito litoral. Existen tres ámbitos muy diferenciados dentro de esta Área: el área netamente urbana e industrial de Cartagena y La Unión, el área turística en torno al Mar Menor y el área agrícola del Campo de Cartagena.

A.1.- La Subárea de Cartagena y La Unión constituye un espacio muy diferenciado en el que se han unido las ventajas de localización de Cartagena para su desarrollo como centro administrativo, militar, comercial e industrial con la presencia y explotación a lo largo de la historia de los recursos mineros. Se distingue por la inclusión de dos ciudades: Cartagena y La Unión, siendo la primera la principal ciudad del litoral que aporta servicios asistenciales, educativos, comerciales y administrativos. Cartagena posee un legado histórico muy importante que se remonta a la prehistoria, con un extraordinario patrimonio heredado de la ocupación romana, otro moderno que se inicia en tiempos de Carlos III y, finalmente, el correspondiente a la época de esplendor de la minería a final del siglo XIX y principio del siglo XX.

La existencia de un excelente puerto y la tradición minera convirtieron a Cartagena en ciudad industrial. Durante la segunda mitad del siglo XX, se produjo una importante ampliación y transformación de la industria con el desarrollo del complejo petroquímico de Escombreras y la potenciación de los astilleros de construcción naval. En los últimos años se viene produciendo una nueva diversificación de la actividad industrial que incluye plásticos, biocarburantes, actividades tecnológicas y otros. La actividad minera ha desaparecido en el último decenio y con ella la industria derivada. Es también un enclave militar de primer orden, base de la Armada y hasta hace poco sede de un importante sistema defensivo de la costa que ha dejado un legado patrimonial muy valorado.

A.2.- La **Subárea del Mar Menor** se caracteriza por su especialidad turística, creando un área de continuidad con la banda costera de la provincia de Alicante, de intensa actividad y muy urbanizado, basado en el aprovechamiento de la ribera del Mar Menor y La Manga como lugares de veraneo y segunda residencia. Coexisten tres modelos turísticos diferenciados: por un lado el modelo basado en el desarrollo de una nueva ciudad –La Manga- con hoteles y predominio de la segunda residencia, por otro el modelo de desarrollo asociado a núcleo tradicional –San Pedro, San Javier, Los Alcázares, Los Urrutias, Los Nietos, Cabo de Palos– y finalmente las urbanizaciones –Mar de Cristal, Playa Honda, Islas Menores, Atamaría–.

En el sur del Mar Menor, separada de la costa y adosada a las primeras estribaciones de la cordillera litoral, se encuentra el primer ejemplo importante de urbanización de alta calidad no destinada a un turismo de sol y playa. Está situada en Atamaría y cuenta con un hotel de cinco estrellas y una urbanización de alta calidad con dotación comercial y tres campos de golf. En este momento se le considera un ejemplo a seguir, por su capacidad de atraer turismo durante todo el año.

Un caso singular en esta Área es el de San Javier donde el núcleo turístico asociado, Santiago de la Ribera, está relativamente separado ocupando la costa del Mar Menor. Santiago de la Ribera, que ocupa todo el espacio litoral del municipio desde la Academia General del Aire hasta el límite con San Pedro del Pinatar, se inicia antes del boom turístico siendo lugar de veraneo de Murcia. Posee una adecuada ordenación y un frente marino muy apreciado que está ocupado por segundas residencias de calidad

Esta Subárea también se caracteriza por su agricultura de regadío, que constituye una actividad altamente tecnificada de gran rendimiento.

A.3.- La **Subárea del Campo de Cartagena** dedicado fundamentalmente a la agricultura de regadíos, es el ámbito más dinámico del Área y el que aportará nuevas tendencias productivas y de riqueza, favorecidas además por las nuevas infraestructuras de comunicaciones, que pueden articular la relación entre zonas y con el entorno de Alicante. Torre Pacheco es la cabeza visible de esta Subárea, con desarrollo industrial creciente ligado a los productos agrícolas, acompañado por Fuente Álamo en la distribución de funciones territoriales donde se ha iniciado una oferta turística alternativa a la costera (urbanizaciones interiores).

El desarrollo urbano es el clásico de espacios rurales: ciudades pequeñas que concentran los servicios y la industria derivada de la agricultura así como la industria y comercio al servicio de la agricultura y de la población. Estas pequeñas ciudades se complementan con pequeñas entidades de población de carácter rural y con un porcentaje importante de vivienda diseminada, que casi no existe en los dos modelos antes descritos.

El Campo de Cartagena está sometido al crecimiento de la ciudad, y así se está produciendo una implantación industrial importante en su ámbito, siendo significativos el caso de GE Plastics, y el del polígono industrial de Los Camachos y, en el futuro, el Parque Tecnológico de Fuente Álamo.

B.- El **Área Funcional del Litoral Suroccidental** está formada por la parte oeste del municipio de Cartagena y los municipios de Mazarrón y Águilas así como la parte litoral del municipio de Lorca. En los últimos tiempos ha experimentado un cambio hacia el turismo principalmente nacional y la agricultura intensiva con profusión del uso del invernadero, participando de las características de la agricultura almeriense. Es un Área con importantes recursos naturales sin explotar, ya que goza de la mayor longitud de litoral sin urbanizar. Frente al sistema multipolar en una franja costera sensiblemente inferior como es el modelo de ocupación del Mar Menor, esta Área funcional se caracteriza hoy por su bipolaridad apoyada en dos núcleos tradicionales Águilas y Mazarrón, aunque la tendencia del planeamiento es la de crear un continuo interrumpido sólo por los espacios protegidos. Las Subáreas que forman esta Área son Cartagena Oeste, Mazarrón y Águilas.

B.1.- La Subárea de Cartagena Oeste se caracteriza por tener una gran parte de su suelo incluido en el LIC de la Sierra de la Muela y Cabo Tiñoso. El resto está destinado principalmente a agricultura bajo invernadero y, casi sin solución de continuidad, a uso turístico en urbanizaciones costeras. El esquema de ocupación turística del suelo es similar al del sur del Mar Menor, repitiéndose los modelos de desarrollo asociado a núcleo tradicional y las urbanizaciones. La calidad de la ordenación es muy diferente de un caso a otro.

B.2.- La Subárea de Mazarrón se caracteriza por la complementariedad turismo – agricultura. Mazarrón es una ciudad tradicional dedicada a la agricultura y comercio, habiendo tenido históricamente una actividad minera importante. En la costa se ha desarrollado la ciudad de vacaciones constituida por el continuo formado por Puerto de Mazarrón y Bolnuevo. La agricultura bajo invernadero llega hasta la ciudad prácticamente sin solución de continuidad. La costa existente entre Puerto de Mazarrón y el municipio de Cartagena se está ocupando con fines turísticos con desarrollos similares a los de la Subárea de Cartagena Oeste, destinados a segunda residencia. Hacia Águilas no existen desarrollos turísticos, coexisten invernaderos, pequeños núcleos y calas en estado natural. El turismo de interior se ha iniciado mediante la construcción de una extensa urbanización con segundas residencias y campo de golf (Camposol, el Saladillo,...).

B.3.- La Subárea de Águilas es la más alejada hacia el suroeste. Como elemento central está el núcleo de Águilas, con un entorno menos desarrollado que el del resto del litoral, incluyendo la parte litoral del municipio de Lorca. La actividad principal es la agricultura, con grandes extensiones de invernaderos. El origen principal del turismo se localiza en la próxima ciudad de Lorca, siendo el resto mayoritariamente nacional. El desarrollo turístico está también basado en segunda residencia, tanto en el interior de la ciudad como en urbanizaciones próximas y el núcleo de Calabardina. El desarrollo ha estado muy constreñido por la falta de accesibilidad, que se ha visto resuelto, con la Autovía Lorca-Águilas.

0.2.4.2 El sistema de ciudades

La ciudad con mayor importancia del litoral es sin duda la ciudad de Cartagena, cuya área de influencia no alcanza a cubrir todo el espacio litoral; correspondiendo el extremo oeste a una comarca distinta cuya capitalidad reside en Lorca. Los núcleos cabecera podemos referirlos a San Javier y Torre Pacheco, aunque sin una clara jerarquía; en el sur del Mar Menor esta función no está cubierta, Cartagena ejerce gran influencia sobre el Área, mientras que a nivel local Cabo de Palos y Los Belones ejercen simultáneamente de cabecera. En el siguiente nivel jerárquico, como núcleos de interés territorial podemos considerar Águilas, Mazarrón y San Pedro del Pinatar. Águilas y Mazarrón se diferencian del resto en que son núcleos aislados y en su área de influencia no se conforma una red de ciudades.

El territorio considerado no muestra una estructura nuclear clara, como consecuencia de estar formado por la integración de una comarca y parte de otra, lo que limita la función de Cartagena como núcleo central del litoral. Otro de los aspectos que sin duda debe ser limitativo de Cartagena es su escaso liderazgo económico sobre una parte importante de su entorno que posee un nivel de renta superior. Además, existe una clara fractura del territorio propiciada por la Sierra de la Muela y la falta de un viario de comunicación adecuado que provoca una escasa integración de la zona oeste.

Lo mismo ocurre a nivel interior en la parte occidental, que está compartimentada por sierras con ocupación urbana y turística de alguno de los espacios intersticiales y ocupación exclusivamente agrícola del resto. Esto tiene como consecuencia la muy distinta ocupación del territorio, congestionado sobre todo en su mitad este frente a una mitad oeste en la que existen grandes extensiones con muy escasa población.

La fuerte estacionalidad de la población tiene claras consecuencias sobre el funcionamiento del sistema urbano. No sólo es estacional la población sino que también son estacionales parte del comercio y parte de los servicios prestados a la población. Esto tiene como consecuencia la aparición de distorsiones entre las relaciones entre poblaciones que afectan al modelo jerárquico.

El análisis de las dotaciones realizado para establecer la jerarquía de ciudades ha puesto de manifiesto la insuficiencia de dotacionales de tipo social, cultural, sanitario, deportivo y comercial en todos los núcleos costeros y déficits de espacios libres en varias de las ciudades. La fuerte presencia de la segunda residencia de uso estacional es en gran parte la razón de la falta de dotaciones y de espacios libres y también lo es de la falta de oferta de otros servicios turísticos complementarios imprescindibles para el desarrollo del modelo turístico deseado.

0.2.4.3 Las ciudades y el planeamiento urbanístico

La primera conclusión del análisis de las ciudades es su extraordinaria variedad. En el urbanismo aparecen realizaciones ejemplares (Santiago de la Ribera), incluso recientes (Playa Honda), junto a actuaciones desafortunadas o, en algún caso, parece que descontroladas (Los Nietos). La aglomeración, aunque sea estacional, de personas de muy distinto origen, con notables diferencias en formación y gusto, sin tiempo para haber asimilado los valores locales puede ser la fuente de numerosas experiencias en materia de arquitectura. Se podría decir que ha desaparecido la arquitectura tradicional sustituida en el caso de las ciudades por una arquitectura moderna. La edificación de vivienda unifamiliar ha ido evolucionando conforme se ha facilitado el acceso a la propiedad desde casas que poseen una gran personalidad hasta urbanizaciones ocupadas por una edificación repetitiva (Los Narejos).

La coexistencia de las ciudades tradicionales con los tres modelos de desarrollo turístico –nueva ciudad (Puerto de Mazarrón, La Manga), desarrollo asociado a núcleo tradicional (San Pedro del Pinatar, Santiago de la Ribera) y urbanizaciones (La Azohía)- tiene como consecuencia la falta de una imagen identificadora tanto en el urbanismo como en la arquitectura. A esto hay que unir, un aspecto importante por sus consecuencias, la enorme velocidad del desarrollo. Dicha explosión del desarrollo ha llevado a la construcción adosada a núcleos tradicionales, rompiendo su identidad, como ejemplo y mayor exponente se destaca Los Nietos que ha perdido su carácter de núcleo pesquero.

La ocupación del litoral se ha producido, en gran parte, antes de que se desarrollaran las ideas emanadas de la Constitución y desarrolladas por la Ley de Costas sobre el uso de estas. Teniendo en cuenta lo indicado en esta normativa, nos encontramos en numerosas ocasiones, la problemática siguiente: excesiva colonización de la primera línea de playa, impermeabilidad total de la trama urbana en la costa, impidiendo vistas al mar, inexistencia de accesos públicos al mar, escasez de zonas de aparcamiento etc.

El análisis del planeamiento ha detectado una falta de previsión de la capacidad de acogida del territorio, no a nivel territorio sino a nivel local. Los datos teóricos plantean una congestión en el uso de las playas, mientras que la inspección visual no confirma el resultado del cálculo, porque muchas playas tienen una ocupación buena o aceptable. Se plantean dos razones para justificar la diferencia: una fuerte rotación a lo largo del día en el uso de las playas, facilitada por su proximidad a la residencia, además del uso de numerosas playas en zonas no urbanizadas.

Uno de los conflictos detectados en el planeamiento es la desconexión entre actuaciones colindantes, dentro y entre municipios, que hace muy difícil, cuando no imposible, conseguir la continuidad de vías arteriales.

El planeamiento dispone de una gran cantidad de suelo. El suelo urbano, apto para urbanizar y urbanizable programado representa el 7% de la superficie del litoral con un grado de consolidación del 75% y si se considera también el suelo urbanizable no programado se alcanza el 10% de la superficie con un grado de consolidación global del 62%. El suelo previsto admite la construcción de aproximadamente 110.000 viviendas más, localizadas en orden de importancia en primer lugar en Cartagena y Campo de Cartagena, luego en Mazarrón y finalmente en el Mar Menor.

A la vista de ello parece razonable actuar vertebrando las actuaciones colindantes, conectando redes viarias y espacios libres, coordinado dotaciones, aprovechando el sustrato cultural de los núcleos tradicionales, aprovechando las ventajas del interior en la creación de áreas de oportunidad turística, profundizando la urbanización del litoral o incorporando áreas turísticas de segunda línea.

0.2.4.4 Suelo industrial

Del acercamiento realizado al estudio del suelo industrial en el espacio litoral puede deducirse, como es sabido, que una gran parte de los asentamientos industriales en la generalidad de los municipios contemplados se ha llevado a cabo de forma bastante espontánea, con escasa planificación, presentando una acusada dispersión y atomización.

Con base en la información recogida y a las reuniones de trabajo mantenidas puede afirmarse que lo que no existe es disponibilidad de oferta de suelo industrial urbanizado, carencia que se hace acusada en el campo de Cartagena y del Mar Menor, por lo que debe entenderse que el suelo disponible figura sólo en el planeamiento.

Salvo los casos de Los Camachos y Escombreras, la superficie bruta que se apunta como disponible resulta claramente dispersa, en general, con acusadas carencias en dotaciones, equipamientos y servicios adecuados, lo que requiere prestar una atención a estas limitaciones. La creación de suelo industrial, facilitando equipamientos y servicios adecuados, parece haber sido escasa y las previsiones sobre localización, desarrollo y puesta en explotación de este tipo de oferta está siendo lenta.

Para solucionar esta problemática, se han elaborado las Directrices de Suelo Industrial de la Región de Murcia.

0.2.5 Turismo: el modelo turístico actual.

El modelo turístico histórico del litoral de la Región responde a una fórmula vacacionista, con una acentuada estacionalidad de su afluencia, de carácter marcadamente nacional, con una motivación fundamentada en el disfrute del sol y la playa y de forma secundaria de sus productos de salud y de turismo náutico desde sus orígenes, con un entorno urbano de calidad variable según que zona y una insuficiente oferta complementaria, consecuencia de una oferta mayoritaria de segunda residencia que incluye una definición insuficiente del producto turístico. Este modelo turístico histórico presenta dos variantes con ligeras diferencias entre ambas, en función de su grado de maduración como producto turístico: Mar Menor y La Manga como productos maduros, y el litoral Suroccidental como destinos turísticos emergentes al haber mantenido sus niveles de urbanización y de desarrollo turístico muy por debajo del primero. La Manga del Mar Menor presenta la mayor oferta de alojamiento turístico con el 50,6% de la oferta total de plazas del litoral es decir 15.404 plazas. La zona sur del litoral que comprende Águilas, Mazarrón y Lorca representa el 23,5% de la oferta total del litoral.

En la tipología de alojamiento turístico convencional (que no incluye viviendas de segunda residencia) la que mayor oferta de plazas dispone en el litoral de Murcia son los campings con 12.736 plazas seguido de apartamentos turísticos con 8.083, hoteles con 8.000 y pensiones con 1.596 plazas. La oferta de segundas residencias asciende a 73.281 viviendas estimadas.

La oferta complementaria en el ámbito de La Manga, Mar Menor y Cartagena está conformada por una variedad de oferta náutica repartida en distintos puntos del litoral como escuelas de vela, centros de buceo y puertos deportivos; una oferta de excursiones marítimas aprovechando el Mar Menor; una gran riqueza en recursos naturales únicos, como los espacios protegidos, el patrimonio histórico y cultural de Cartagena y los baños de lodo. Es una oferta complementaria completa en todos los ámbitos, sea deportiva, lúdica o cultural. La oferta complementaria en el ámbito de Águilas y Mazarrón incluye: una oferta principalmente náutica para ambas zonas, aunque Mazarrón dispone de una oferta superior en cuanto a actividades e instalaciones para la práctica de deportes náuticos; espacios naturales y recursos históricos.

La demanda es fuertemente estacional concentrándose durante los meses de verano (julio a septiembre). La procedencia del turista que visita el litoral es claramente nacional superando el 80% del total. Las principales Comunidades Autónomas de origen son Madrid (23%), Comunidad Valenciana (16%), Cataluña (14%) y la propia Murcia (13%). La tipología del visitante del litoral depende del tipo de alojamiento y de la composición del grupo. Normalmente, el grupo familiar es más habitual que el grupo de amigos, teniendo una importancia casi mínima las personas que viajan solas. La edad media varía ampliamente, aunque una estimación la sitúa sobre los 40 años; los viajeros en grupo de amigos tienen una media de 30 años.

Se ha realizado una consulta a operadores turísticos sobre la razón de la escasa importancia del turismo extranjero. La respuesta es que Murcia no tiene hoy la consideración de destino turístico; está considerado como destino alternativo de Andalucía o Alicante.

El medio de transporte más utilizado es el transporte por carretera, destacando la utilización del coche propio. Se puede observar además la poca utilización del transporte aéreo por parte del visitante (medio más utilizado por el viajero extranjero que por el nacional). La estancia media varía en función del tipo de alojamiento y de la procedencia del visitante. Los turistas alojados en vivienda en propiedad disfrutan de una estancia media superior a todos los demás tipos de alojamiento, superando los 40 días. Por el contrario, la estancia media en los establecimientos hoteleros no supera los 12 días.

El gasto turístico en el litoral es muy reducido, alcanzando las 2.968 ptas. por persona al día. Dato que está muy por debajo de la Región de Murcia que son 4.873,9 ptas. Una de las causas que se encuentran tras este reducido gasto es la estrecha vinculación entre actividad turística y segunda residencia. Las cifras de gasto son inferiores a las registradas en otras Comunidades Autónomas que son competencia directa del litoral de la Región de Murcia. El gasto directo total durante los meses de verano en el litoral de la Región de Murcia durante el verano de 2000 ascendió a 54.464 millones de pesetas

La valoración general de los servicios turísticos del litoral en general es muy buena (4.06 puntos sobre 5), aunque es la zona del Mar Menor la mejor valorada en comparación a Águilas (3.65) y Mazarrón (3.69). Se reproduce la misma situación al observar los índices de repetitividad del visitante, cuya fidelidad es superior en la zona del Mar Menor (85%), ocupando el segundo lugar Mazarrón (73%) a una importante distancia y finalmente Águilas (60%). La principal motivación para visitar el litoral es disfrutar del sol y la playa (entorno al 90% en todas las zonas) y la segunda motivación en importancia es la práctica de deportes y actividades acuáticas (Mar Menor y Mazarrón). Asimismo, se debe destacar el interés por la oferta cultural.

Los segmentos de mercado potencial prioritarios del litoral de la Región son:

- En el conjunto del litoral el turismo náutico y subacuático, turismo de tercera edad europea, turismo de sol y playa de rentas medias altas, receptivo de deportistas en centros de alto rendimiento, excursionistas con motivación gastronómica y de visita urbana y cultural ó turismo de salud, asociado en el Mar Menor a la laguna y los lodos y en el litoral sur a centros de asistencia sanitaria para colectivos de la tercera edad.
- Específicamente en Cartagena el turismo cultural y de congresos.

0.2.6 La población

La situación demográfica del litoral se caracteriza por una población joven, y unas elevadas tasas de crecimiento, las más altas a nivel regional e incluso nacional; una alta tasa de natalidad, unida a los importantes flujos migratorios que recibe el Área, son las principales causas de dicho crecimiento.

Esta situación confiere al Área un gran potencial de desarrollo que conlleva la necesidad de propiciar un nivel de actividad que ponga en valor dicho potencial.

La población del litoral ascendía en 2001 a 329.980 habitantes que supone el 27,7% de la población de la Región de Murcia, registrando una importante concentración en torno a Cartagena (55,7% el municipio), en su prolongación hacia la Manga por La Unión y en menor grado en su prolongación hacia Fuente Álamo. El segundo núcleo de concentración se da en el Mar Menor: San Javier (6,2%), San Pedro del Pinatar (4,9%) y Los Alcázares (2,5%). En tercer lugar, aparecen los núcleos aislados Águilas (8,6%), Mazarrón (6,4%) y Torre Pacheco (7,3%). Frente a estas zonas conviven verdaderos desiertos demográficos en los municipios de Águilas y Mazarrón, así como varias pedanías de Lorca, Torre Pacheco y Fuente Álamo. Las mayores densidades de población se dan en los municipios de San Pedro del Pinatar (730 hab/km²), La Unión (597 hab/km²), Los Alcázares (417 hab/km²) y Cartagena (330 hab/km²), muy por encima de la media regional (105 hab/km²) frente a los municipios de menor densidad como Fuente Álamo (42 hab/km²) y Mazarrón (67 hab/km²).

Los mayores crecimientos en el periodo 1991-2001 se han producido en los municipios de Los Alcázares (124,38%), Torre Pacheco (45,77%), Mazarrón (45,77%), San Javier (38,83%), Fuente Álamo (37,35%), y San Pedro del Pinatar (34,93%), coincidiendo igualmente con los mayores crecimientos a escala regional y muy por encima de la media Regional (13,85%). Los menores crecimientos se han producido en los municipios de La Unión (6,12%), Cartagena (9,39%) y en las pedanías costeras de Lorca.

La población extranjera presenta un alto porcentaje en: Mazarrón (19%), Los Alcázares, Fuente Álamo y Torre Pacheco (16%). El litoral reúne a casi un 40% de los extranjeros establecidos en la Región de Murcia, el grado de concentración supone un condicionante de primer orden en el desarrollo equilibrado y social del Área.

Los municipios de Torre Pacheco, Mazarrón, San Javier y San Pedro son las principales áreas con mayor peso de la población joven y con menores porcentajes de población mayor de 64 años, lo que las dota de mayor potencial demográfico, mientras que las zonas con menor potencial se localizan en los municipios de Los Alcázares y Cartagena y en las pedanías costeras de Lorca.

Los mejores niveles educativos se localizan en San Javier y San Pedro, Cartagena y entorno próximo y pedanías del entorno de Mazarrón. Los menores niveles educativos los encontramos en el interior del municipio de Águilas, junto con Lorca y Mazarrón.

Las tasas de paro más elevadas se dan en los municipios de La Unión y Cartagena debido a la desaparición de la actividad minera y a la crisis sufrida en su día por el sector industrial. El paro registrado en diciembre de 1999 ascendía a 8.048 personas; el paro juvenil afectaba a 1.450 jóvenes, pero el 70% estaba registrado en Cartagena.

0.2.7 La economía

Excepto en La Unión y Águilas, la renta familiar disponible per capita (RFDPC) en 1996 superaba en todos los municipios a la media regional. Destacaban los municipios del norte del Mar Menor, San Javier con una RFDPC de 1,52 millones de pesetas superaba en un 33% la media regional.

La economía del litoral es predominantemente agrícola de carácter intensivo; la industrial adquiere gran relevancia aunque limitada al entorno de la ciudad de Cartagena, siendo en el resto del Área su presencia simbólica.

El sector turístico tiene un peso muy reducido en el conjunto del sistema económico; la actividad constructora asociada fundamentalmente a la segunda residencia si cuenta con una presencia mucho más destacada.

La adecuada compatibilización de la actividad turística con la actividad agrícola e industrial actual, y el desarrollo de servicios de alto valor añadido y apoyo al sector turístico, son dos de los principales retos para el óptimo desarrollo turístico futuro.

Como síntesis del análisis de las distintas características socioeconómicas se han establecido una caracterización territorial por unidades homogéneas.

Se obtiene una caracterización territorial del tipo de poblamiento:

	Población residente	% de viviendas de 1º residencia	% de viviendas de 2º residencia	% de plazas hoteleras sobre población residente	Tipo de poblamiento predominante
Águilas	26.197	48	52	6,4	2ª
Alcazares (Los)	6.134	11	89	23,6	2ª
Cartagena Mar Menor	9.667	15	85	82,8	2ª, turístico
Cartagena Oeste	1.692	17	83	0	2ª
Cartagena resto	151.930	85	15	1,3	1ª
Fuente Alamo	9.451	63	37	0,6	1ª
Lorca (Garrobillo)	1.473	64	36	0	1ª
Mazarrón	16.829	35	65	18,9	2ª
San Javier	16.599	40	60	18,3	1ª
La Manga	924	2	98	521,3	2ª, turístico
San Pedro del Pinatar	13.060	25	75	5,8	2ª
Torre-Pacheco	21.301	74	26	0,1	1ª
La Unión	13.206	95	5	0,6	1ª
La Unión (Portman)	982	56	44	0	1ª

0.2.8 Los equipamientos

La organización territorial del sistema de equipamientos del espacio litoral de la Región de Murcia se caracteriza por una situación de partida deficitaria en relación al resto del territorio peninsular. La acusada estacionalidad característica del desarrollo del litoral no hace sino dificultar la adecuada planificación de los equipamientos a las necesidades de la población. Las demandas desde la Región de actuaciones básicas en infraestructuras de comunicación para conseguir su adecuada articulación y accesibilidad llegan a la actualidad; por lo que resulta lógico comprender que las carencias de equipamientos sean aún una asignatura pendiente. No se pretende con ello obviar el importante esfuerzo que en los últimos años se está llevando a cabo, con relevantes inversiones, a pesar de lo cual aun existen municipios que se encuentran lejos de los valores estándar propios de otras latitudes nacionales.

Por otro lado, circunstancias exógenas, condicionan los niveles de dotaciones, como la población inmigrante que en determinados núcleos agrícolas ha superado a la local y que supone ya, en términos absolutos, una cantidad importante. El predominio de la segunda residencia en el litoral y sus notables exigencias de ocupación de suelo, dificultan la adecuada implantación de equipamientos para el turismo. Asimismo estas carencias en equipamientos y servicios básicos suponen una barrera aparentemente insalvable para que la población decida implantarse durante todo el año.

0.2.8.1 Equipamiento sanitario y asistencial

La mejora de la asistencia extrahospitalaria ha sido y es una de las principales actuaciones en materia sanitaria de la Región de Murcia. No obstante, aún se registran carencias. Considerando la época estival, las carencias se extienden a la práctica totalidad del litoral y de forma especialmente acusada en La Manga y Cartagena-Mar Menor. En lo relativo a la atención hospitalaria el mayor grado de ocupación se registra en el Subárea de Lorca; en ella y sin considerar el impacto de la población estival, especialmente relevante ante el inminente desarrollo de nuevos espacios turísticos; ya procede proponer un nuevo Hospital en el núcleo de Águilas. Cartagena, por su parte, registra una notable congestión estival, que ni siquiera se solventará con la ampliación en curso del Hospital del Rosell. El nuevo Hospital de San Javier mejorará la dotación en cantidad de camas del entorno.

Los servicios asistenciales presentan graves carencias. Respecto a drogodependientes, disminuidos psíquicos todo el Mar Menor acude a Cartagena, con la consecuente congestión. Esta se extiende también en la atención a menores y discapacitados físicos. Respecto a centros de día y tercera edad, las carencias en cuanto a plazas y medios son generales en los distintos municipios.

0.2.8.2 Equipamiento educativo e investigación

La elevada natalidad de la Región de Murcia especialmente localizada en el litoral, donde se registran las tasas de incremento de la población más elevadas de la península, unido a la presión de inmigración, provocan de forma opuesta a la tendencia nacional, demandas crecientes en educación infantil. Los municipios de Águilas y Mazarrón presentan los mayores índices de saturación (más de la mitad de las aulas superan el límite máximo de alumnos). A ellos le siguen San Pedro del Pinatar, con serios problemas añadidos de capacidad en los centros, y Torre Pacheco. En La Unión y Cartagena los principales problemas se achacan en la saturación de la enseñanza privada, al desviarse demanda de la pública que queda con insuficiente ocupación (por lo que los ratios globales de dotación no muestran déficit). En educación secundaria, Fuente Álamo y Los Alcázares precisan con mayor prioridad actuaciones para aumentar su dotación.

La investigación, derivada de los centros universitarios, está empezando a implantarse en Cartagena. La fortaleza de este campus, con nuevas especialidades adecuadas a las peculiaridades económicas del entorno, es una estrategia relevante para el óptimo desarrollo del litoral.

0.2.8.3 Equipamiento cultural y recreativo

El equipamiento cultural es otra de las grandes deficiencias en el litoral, e incluso el turista de sol y playa demanda cada vez más un complemento cultural y recreativo para su estancia. En lo relativo a museos y salas de exposiciones, tan sólo Cartagena presenta ciertas dotaciones destacables, aunque en cualquier caso insuficientes en relación con su potencial. La otra baza fuerte se deriva de las cualidades curativas de las aguas termales y los lodos marinos, que presentan una incipiente implantación muy alejada de su potencial de desarrollo. Tampoco la actividad congresual y de reunión, asociada generalmente a establecimientos hoteleros presenta relevancia alguna.

La oferta de salas de cine está creciendo de forma relevante últimamente, frente a una tradicional oferta de cines de verano relativamente limitada. Otra alternativa que ha experimentado un importante crecimiento lo constituye la Universidad de Verano, por la que se ve adecuado seguir apostando de forma decidida, e incluso, diversificando hacia otras actividades tales como escuelas taller o granjas escuela.

0.2.8.4 Equipamiento deportivo

Las relevantes ventajas naturales del litoral para la práctica de deportes acuáticos: vela, surf, submarinismo y otras, explica el mayor nivel de desarrollo en el Mar Menor, aunque merece la pena señalar la falta de adecuación de las instalaciones de escuelas para atender una demanda no estival. Es preciso un claro fortalecimiento de estas instalaciones en todo el litoral suroccidental, junto con dotaciones de puertos deportivos por su importancia añadida a causa de sus ventajas de atracción turística.

Las relevantes deficiencias en equipamientos deportivos clásicos, se ven acrecentadas en la época estival, y apuntan al municipio de Los Alcázares, como el más necesitado de estas actuaciones, seguido por San Pedro del Pinatar y Mazarrón. Cartagena con una relevante presencia de inversiones deportivas privadas carece de forma clara de instalaciones públicas. Si bien estas instalaciones tradicionales: polideportivos, tenis, piscinas, fútbol, parece difícil que incidan sobre la capacidad de atracción turística internacional, si condicionan el turismo más cercano y mejoran de forma clara la calidad del entorno, lo cual es de vital importancia para superar la estacionalidad.

De acuerdo con la experiencia propia y ajena, los campos de golf son una dotación indispensable para la captación de un nicho de turismo internacional de alta capacidad económica. Se cuenta ya con un ejemplo interesante y consolidado (La Manga Club). Una oferta cualificada debe incorporarlos, incluyendo campos de tiro para entrenamiento, consideración a tener en cuenta en el resto del litoral para este tipo de desarrollo turístico.

0.2.8.5 Equipamiento comercial

Las experiencias actuales nos demuestran el crecimiento y estrecha interrelación entre centros comerciales y de ocio. La ausencia en todo el litoral de este tipo de complejos, aconseja su promoción. Las mayores carencias en cuanto a grandes superficies se localizan en Mazarrón, Águilas y Fuente Álamo. Mientras que en minoristas San Pedro presenta un déficit relevante. Mazarrón, en general, es el municipio con peor situación en cuanto a establecimientos comerciales, lo que supone una seria limitación para su desarrollo turístico.

La presencia de mercadillos tradicionales en núcleos turísticos: Cabo de Palos, Cartagena, Puerto de Mazarrón,... aconseja su mantenimiento y control, al igual que su mejora en relación con su creciente atracción turística.

0.2.8.6 Equipamiento administrativo

La ausencia de actividades de alto valor añadido es la nota característica del litoral repercutiendo sobre la calidad de los servicios turísticos ofrecidos. Igualmente cabe destacar que las iniciativas de mejora son numerosas, habiendo crecido de forma espectacular. Cartagena como núcleo bancario y administrativo, presenta las mayores dotaciones de oficinas. San Pedro del Pinatar por el otro lado es el municipio peor dotado, junto con Los Alcázares.

0.2.9 Patrimonio Cultural

El litoral de la Región de Murcia posee un patrimonio arqueológico y arquitectónico de gran valor, con una enorme concentración en Cartagena. Frente a la concentración o especialización que se puede encontrar en otros territorios, el patrimonio del espacio litoral de la Región de Murcia presenta una enorme variedad. En lo cronológico abarca desde la aparición del hombre en Europa hasta nuestros días. En lo funcional incluye construcciones religiosas y también militares, administrativas, industriales y agrícolas.

Por su importancia científica destaca la Cueva Victoria en Cartagena, cerca del Monasterio de San Ginés de la Jara. Esta cueva contiene restos de humanoides fechados hace 1,4 millones de años, es decir, el doble de tiempo que Atapuerca. Esta escasamente investigada, pese a lo cual se han conseguido importantes hallazgos. En zonas de Mazarrón y Cartagena existen numerosos yacimientos neolíticos, calcolíticos, de la cultura del Argar o Bronce y de la Edad del Hierro. También de la cultura Ibérica y de los emplazamientos fenicios y griegos.

Mención aparte merece el legado romano de Cartagena, con un soberbio teatro, un anfiteatro, un mercado y numerosos vestigios de calles y edificios. También se encuentran restos bizantinos. La monumentalidad de Cartagena se fortalece con las edificaciones militares iniciadas en el siglo XVII para defensa de la ciudad, que incluyen varios castillos y murallas, tipo de construcción que también se encuentra en Águilas. El conjunto de la costa está lleno de torres de vigilancia, cuyo objeto era detectar las incursiones de los corsarios y dar aviso.

El auge de la minería produjo un conjunto de edificios modernistas, con excelentes muestras en Cartagena y La Unión. Quedan además muchos restos de arqueología industrial minera en Cartagena, La Unión y Mazarrón, entre los que hay chimeneas, castilletes, pozos de ventilación y lavaderos. En paralelo, el campo de Cartagena se pobló de molinos de vela latina entre los siglos XVIII y XIX, destinados a moler trigo o sal y a la extracción de agua. Quedan unos 190 que dan un aspecto especial al paisaje, varios de ellos han sido rehabilitados. Cabe destacar el molino existente en Perín, recién rehabilitado con ayuda de la Unión Europea incluyendo un regulador de Watt, que ocasionalmente puede verse moliendo.

0.3 Estructura y Modelo Territorial actual.

El litoral murciano está caracterizado por la fuerte impronta que ha dejado la actividad turística. El turismo de playa especializado se desarrolló en Murcia a partir de los años 70, especialmente en La Manga del Mar Menor, aunque carente de orden y reproduciendo problemas ya existentes en otras regiones turísticas españolas.

La costa desde Cartagena hasta Águilas ha tenido un desarrollo más tardío. El factor más determinante que explica este retraso ha sido la deficiente infraestructura de comunicación. Hasta finales de la década de los 80 no se empieza a disponer de una incipiente red de autovías que conecten Murcia con el resto del litoral levantino y, lo que es más importante, con un aeropuerto internacional, el de "El Altet". La costa sur, Águilas y Mazarrón, aun carece de buenas comunicaciones con el resto de la Región y con los ejes principales de comunicación nacionales.

El Litoral de Murcia es muy heterogéneo, caracterizado por una doble división del espacio,

- Fuertes diferencias entre el litoral sur-occidental y el Oriental (Mar Menor), en el que contrastan las fuertes densidades turísticas del último, con el "vacío" costero del primero.
- La falta de integración entre la costa dedicada al turismo y el espacio interior con una economía basada en la agricultura

Por tanto se pueden diferenciar dos zonas en cuanto al diferente grado de desarrollo de la actividad turística que servirán para introducir otros elementos de la economía:

- a) la zona norte que comprende desde el Puerto de Cartagena hasta las Salinas de San Pedro del Pinatar,
- b) la sur, desde el Puerto de Cartagena hasta el límite con la Provincia de Almería.

Modelo zona norte:

La actividad económica está muy diversificada, sin embargo su distribución espacial presenta una clara zonificación: la minería, industria y el comercio marítimo se ubican fundamentalmente en los municipios de Cartagena y La Unión, el turismo se distribuye en torno al Mar Menor y la actividad agraria se concentra en el campo de Cartagena.

Los problemas derivados de la actividad turística vienen dados por la urbanización extensiva de éste espacio. De lo que se deriva la pérdida de unos valores paisajísticos que sin duda resultan únicos. Por otro lado estos mismos hechos provocan unos problemas que rozan la falta de sostenibilidad, consecuencia de la elevada afluencia de población en los meses de verano y su difícilmente sostenible presión sobre los recursos locales.

El conflicto del uso turístico con los aprovechamientos agrícolas y con la propia conservación tanto de los recursos naturales como de los espacios de interés ambiental; todos ellos en permanente lucha por suelo y los recursos comunes, hace muy complejo un desarrollo conjunto y armónico y exige de forma urgente un tratamiento integral del desarrollo del Área.

La problemática del litoral tiene como primer exponente la fuerte urbanización del litoral Oriental, caracterizado por:

- ✓ Una fuerte competencia entre usos y actividades.
- ✓ Fuerte densidad edificatoria (que genera una baja calidad urbana).
- ✓ Impactos ambientales que se derivan de ésta.

que en conjunto, ponen en peligro su atractivo turístico y por tanto su futuro desarrollo.

A este proceso, se añade la falta de equipamientos de ocio y servicios, y, una creciente problemática en materia de infraestructura de transportes que se manifiesta especialmente en problemas de congestión del tráfico. Así, en este momento, la percepción de este espacio es de un modelo turístico agotado.

Modelo zona sur:

Por otro lado el litoral sur-occidental, y como consecuencia de las graves carencias que poseen en cuanto a infraestructuras, apenas se encuentra desarrollado a lo largo de su costa, con la excepción de Mazarrón, Puerto de Mazarrón y de la ciudad de Águilas.

En él se encuentran prácticamente los últimos espacios litorales vírgenes del Mediterráneo. Se registra una dotación menor de equipamientos y servicios.

La agricultura intensiva, en invernadero supone el uso predominante en este espacio, las destacadas carencias del recurso hídrico hacen que dicha actividad supere el límite de la sostenibilidad. La coexistencia de espacios de costa sin transformación con estos espacios agrarios intensivos hace igualmente compleja la coexistencia de ambos modelos de desarrollo.

Constituye un espacio sin definir: los últimos de la costa mediterránea española. El reto es único.

En suma, los **rasgos principales** que define el Modelo Territorial del litoral de la Región de Murcia son:

1. Dualismo norte sur: concentración de población y actividad frente a vacíos agrarios y espacios vírgenes abandonados.
2. Ausencia de una estructura jerarquizada de núcleos urbanos; sin un núcleo que concentre la oferta de servicios.
3. Desconexión norte-sur: relaciones de comunicación transversales con la capital; sin solución longitudinal.
4. Elevada tasa de natalidad y población joven predominante.
5. Economía agrícola intensiva y agroindustrial asociada; en todo el ámbito.
6. Actividad industrial limitada al entorno de Cartagena; con un desarrollo incipiente asociado a empresas punteras y al Parque Tecnológico.
7. Acusada estacionalidad: predominio excesivo de la segunda residencia (veraneantes, no turistas).
8. Ausencia de mercado turístico significativo (gran debilidad de la oferta turística, especialmente de calidad, a excepción del complejo La Manga Club).
9. Insuficiencia de los equipamientos para mejorar el nivel de vida y garantizar la estabilidad de la población y la ruptura del modelo de estacionalidad.
10. Carencia de servicios de alto valor añadido; actividad turística básica de escasa profesionalidad.

1 *El modelo territorial deseado una apuesta de futuro*

1.1 Una estrategia para el litoral: criterios y objetivos de ordenación e intervención

Partiendo del reconocimiento de la diversidad del litoral y fomentando un carácter abierto e integrador se definen los siguiente **finés y objetivos** :

Los objetivos principales son:

- **Desarrollo sostenible.**
- **Mejora de la calidad de vida.**
- **Equilibrio de la estructura territorial.**

Dichos objetivos principales se instrumentan en base a unos objetivos sectoriales o intermedios:

A.- DESARROLLO SOSTENIBLE:

A.1.- Compatibilidad entre distintos usos en competencia.

A.2.- Utilización racional del espacio, conservación activa de los espacios naturales protegidos.

A.3.- Puesta en valor de los recursos histórico culturales.

B.- MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA:

B.1.- Ampliación de la base económica.

B.2.- Diversificación de la oferta turística y ruptura de la estacionalidad.

B.3.- Mejora de la dotación en equipamientos e infraestructuras básicas.

C.- EQUILIBRIO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL:

C.1.- Mejora de la accesibilidad en todo el litoral.

C.2.- Jerarquización del sistema de ciudades y distribución homogénea del desarrollo.

C.3.- Revalorizar y reconvertir los actuales núcleos urbanos y turísticos.

La articulación de dichos objetivos se concreta a nivel de las grandes áreas territoriales definidas en los siguientes objetivos operativos:

MAR MENOR:

Desarrollo de la oferta turística hotelera para la ruptura de la estacionalidad y revalorización de los núcleos turísticos actuales.

CARTAGENA LA UNIÓN:

Desarrollo del turismo cultural y compatibilización de usos.

LITORAL SUR:

Desarrollo de un turismo de calidad integrado en el medio ambiente, compatibilizándolo con la actividad agrícola, bajo un criterio básico de sostenibilidad.

1.2 Las áreas funcionales, piezas clave para estructurar el territorio

El Modelo Territorial se ha caracterizado por la dualidad y falta de conexión entre las zonas norte y sur; para superar dicha situación se plantea la definición de diversas áreas funcionales; que articulen y cohesionen adecuadamente el territorio.

Podemos definir área funcional como aquella zona del territorio que tiene un comportamiento socioeconómico homogéneo, así como elementos geográficos y físicos comunes que posibilitan una ordenación y desarrollo unitario. Cada área funcional posee su propia estructura territorial y sus sistemas territoriales locales (medio físico natural, socioeconómico, equipamientos, transporte y comunicaciones, e infraestructuras).

El territorio queda organizado en las siguientes áreas y subáreas funcionales:

1.2.1.1 Área Funcional Campo de Cartagena Mar Menor:

Subárea Funcional del Campo de Cartagena

El Campo de Cartagena, con su foco principal en Torre Pacheco, como cabecera de los servicios comarcales, centralizará todos los servicios de primer orden para la población de su área de influencia, al margen de aquellos funcionalmente relacionados con la actividad agropecuaria. Junto con Fuente Álamo, ambos municipios serán receptores de la influencia que genere el nuevo Aeropuerto Internacional de La Región de Murcia, con lo que sus territorios municipales se deberán evaluar en el futuro en función de las tensiones generadas por dicha infraestructura.

Subárea Funcional de Cartagena – La Unión

La Subárea Funcional de Cartagena incorpora el núcleo de primer orden que coincide lógicamente con el de mayor población, por lo que integra las actividades y servicios correspondientes a su nivel jerárquico, así como la base industrial del litoral.

Subárea Funcional de La Unión, Portmán y Atamaría.

Esta Subárea Funcional presenta un importe potencial como oferta de alojamiento de alta categoría, en un entorno donde la mayor parte del suelo rústico está ocupado por espacios de interés natural, algunos de ellos ya declarados, aunque con importantes condicionantes para el uso del mismo. La incorporación de Portmán presupone que se realizará la recuperación de la bahía que posibilite la creación de un área turística de la calidad indicada.

Subárea Funcional de Arco Sur.

Este ámbito, desde el límite con el t.m. de Los Alcázares hasta el inicio de La Manga, lo constituyen una serie de asentamientos litorales, algunas de las cuales se apoyaron en modestos núcleos al borde del mar –Los Urrutias, Los Nietos- y otras son de nueva generación como Mar de Cristal, todas ellas ocupando la primera línea, prácticamente agotada. El carácter turístico de estos núcleos es eminentemente familiar, asociado a las actividades acuáticas ligadas al Mar Menor, en un área donde fácilmente se pueden potenciar las sinergias derivadas del entorno rural en el que se encuentra.

Se caracteriza por numerosos espacios abiertos que separan pequeños asentamientos que generalmente son de baja altura edificada. En algún caso la edificabilidad se concentra en alguna torre esbelta que no dificulta las vistas.

Subárea Funcional de La Manga – Cabo de Palos.

Abarca La Manga y Cabo de Palos, configurando una zona de gran desarrollo de 2ª residencia y muy estacional. Las acciones recomendadas para el desarrollo lineal de La Manga, con un alto grado de consolidación de su suelo urbano, son consecuencia directa de los resultados de un diagnóstico según el cual se producen dos importantes conflictos: la violenta estacionalidad y la congestión en ciertas épocas del año, al margen de un paisaje urbano incorrecto en ciertas zonas.

Subárea Funcional de Arco Norte.

Es el área que incorpora los núcleos tradicionales marítimos del ámbito. El objetivo fundamental para esta Subárea Funcional es el mantenimiento y reforzamiento, en aquellos aspectos que se pudieran haber desvirtuado, del carácter tradicional de dichos núcleos.

Se propone el crecimiento ocupando espacios vacíos con objeto de presentar ciudades ordenadas con límites definidos.

1.2.1.2 Área Funcional del Litoral SurOccidental.

Subárea Funcional de Cartagena - Mazarrón

Comprende la zona Sur de Cartagena y el municipio de Mazarrón, se registran desarrollos turísticos en coexistencia con invernaderos. El área de Mazarrón refuerza su conectividad a través del aumento de la red de infraestructuras de comunicación, que establece una conexión directa con las áreas de Cartagena y litoral sur Occidental, a la vez que lograría una mejor conexión con el Aeropuerto Internacional de La Región de Murcia aumentando naturalmente el segmento de la demanda.

Se caracteriza por ser un área agrícola y turística mal comunicada, con elevado potencial económico. Área con un importante desarrollo de la agricultura intensiva con enorme presión del invernadero sobre los desarrollos turísticos. Ha sido capaz de generar una operación de turismo residencial de interior de gran tamaño (Camposol).

Subárea Funcional de Águilas – Lorca.

Abarca el municipio de Águilas y las pedanías costeras de Lorca, a excepción del núcleo de Águilas la ausencia del desarrollo tanto urbano como turístico es el rasgo característico. Subárea Funcional caracterizada por tener una buena accesibilidad a través de la Autovía Lorca-Águilas. Su desarrollo económico está basado fundamentalmente en la agricultura intensiva bajo plástico, con una reducida garantía de suministro de agua para riego.

Ofrece la oportunidad más plausible a la Región de Murcia de cara a una reactivación del sector turístico desde el cumplimiento de los tres objetivos siguientes: valoración del suelo como un importante recurso, establecimiento de una limitación a las nuevas actuaciones que no superen la capacidad de carga del territorio y propulsar, frente a la segunda residencia, las actuaciones turísticas de calidad.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 4

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 38 -

2 Las propuestas de las Directrices y Plan.

2.1 Un territorio protegido

Uno de los mayores retos del siglo XXI es la necesidad de crear una ciudad, un ámbito de relación y de convivencia más sostenible. El desarrollo equilibrado y sostenible del territorio constituye, de esta manera, el objetivo principal de la Estrategia Territorial Europea (ETE).

En la Región de Murcia, este objetivo acordado en la reunión informal de Ministros responsables de Ordenación del Territorio en Potsdam, mayo de 1999, queda recogido en la Ley 1/2001, de 24 de abril, del Suelo. Esta Ley pone especial énfasis en los instrumentos de ordenación y planificación y en la protección medioambiental y del patrimonio, determinando que la actividad administrativa en esta materia se orienta, entre otras, a la consecución de la finalidad de lograr la utilización racional del territorio, de acuerdo con los intereses generales, la preservación y conservación del patrimonio histórico-artístico y la gestión eficaz de los recursos naturales, energéticos y del medio ambiente.

“En este sentido, las Directrices, instrumentos ordinarios de planificación que esta Ley establece para regular la ordenación del territorio y la actividad urbanística de la Región de Murcia, tienen como finalidad la regulación de actividades y la coordinación de políticas urbanísticas y sectoriales con incidencia territorial regional, para lograr el desarrollo equilibrado y sostenible de este territorio, con el objeto de garantizar, el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural.”

En el litoral de la Región de Murcia la estructura de áreas protegidas constituye la base para la ordenación del territorio con criterios de conservación. Así, una parte considerable de este territorio está protegida por diversas figuras de protección ambiental: Espacios Naturales, LICs y ZEPA. La actual estructura de espacios naturales protegidos (Mapa SISTEMA BÁSICO DE ÁREAS PROTEGIDAS) se ajusta a los límites de estas últimas figuras. Esta superficie, constituye la expresión de la superficie necesaria para cumplir con los compromisos internacionales de conservación de ciertas especies (o sus hábitats) o de determinados ecosistemas protegidos por la legislación comunitaria y abarca, en lo que respecta a la superficie terrestre sin contabilizar las islas, 37.818 ha, es decir un 20% aproximadamente de la superficie del litoral.

Sin embargo, esta superficie no recoge todos los suelos que en razón de sus valores paisajísticos, históricos, arqueológicos, científicos, culturales, de carácter agrario o por otras riquezas naturales; para la prevención de riesgos naturales acreditados en el planeamiento sectorial, en función de su sujeción a limitaciones o servidumbres para la protección del dominio público, etc., debieran de preservarse del proceso urbanizador. Por ello y puesto que la urbanización de estas áreas podría poner en peligro el atractivo turístico y, con ello, buena parte de la capacidad interna de desarrollo del Litoral Región de Murcia, se propone desde estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral, la protección de los suelos que por los valores aquí mencionados deben de ser preservados y permanecer al margen del desarrollo urbanístico.

En este sentido, el presente documento considera que aproximadamente la mitad de la superficie del suelo del Litoral de la Región de Murcia (46%) está protegida por el Plan de Ordenación Territorial y propone su exclusión del proceso urbanizador (Mapa SUELOS PROTEGIDOS POR EL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL). La tabla que a continuación se presenta resume las distintas categorías de protección propuestas y sus superficies representan el resultado de su superposición. Hay que insistir que muchas de ellas se superponen en el territorio en gran medida, especialmente las categorías de protección ambiental, paisajística y geomorfológica por pendientes, por lo que el valor total de suelo propuesto "incompatible con su transformación urbanística" es bastante inferior a la suma de las superficies de las diferentes categorías de protección.

El suelo excluido del proceso urbanizador en el Litoral de la Región de Murcia pasa así de un 20 % (37.818 Ha), la actual estructura de espacios naturales protegidos, al 46% al entrar a considerar otros criterios de incompatibilidad con el desarrollo urbanístico además de los estrictamente ambientales de conservación.

Finalmente, hay que destacar también, que el dato correspondiente a las vías pecuarias sólo figura en términos de longitud por lo que no ha sido tenido en cuenta en el cálculo de superficie total.

2.1.1 Los Suelos Protegidos por el Plan de Ordenación Territorial.

Los Suelos Protegidos por el Plan de Ordenación Territorial son los terrenos que deben preservarse del proceso urbanizador por estar sujetos a algún régimen específico de protección incompatible con su transformación urbanística de conformidad con los instrumentos de ordenación territorial, los instrumentos de ordenación de los recursos naturales y la legislación sectorial y su protección se realiza al amparo del Art 26.2 de la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia.

Los Suelos de protección de cauces y riesgos de la minería son aquellos que por sus características implican el establecimiento de limitaciones a su transformación urbanística, a fin de evitar riesgos para las personas y los bienes.

Las categorías de suelos que desde el Plan de Ordenación Territorial se proponen proteger son los siguientes:

2.1.1.1 Suelo de Protección Ambiental

La conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente en el ámbito de la Unión Europea, incluida la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, constituye un objetivo esencial del Tratado Constitutivo de la CEE.

Las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial plantean así, el respeto más absoluto a la Planificación Ambiental, haciéndola suya e incluyendo la protección del medio físico de los espacios en ella declarados como Espacios Naturales Protegidos, Humedales de Importancia Internacional, ZEPIM, LIC y ZEPA con las limitaciones generales y específicas con respecto a los usos, atendiendo a los recursos naturales de los espacios y las especies a proteger, que determinen los correspondientes Planes de Ordenación de los Recursos Naturales.

Hay un total de quince LICs terrestres y tres marinos. La superficie de los LICs terrestres, sin incluir las islas, abarca 32.649 ha, es decir el 17.6% de la superficie total del litoral. Estos espacios son los siguientes: Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar; Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor; Cabezo Gordo; Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Aguila; Sierra de La Fausilla y Gorguel; Sierra de La Muela y Cabo Tiñoso; Cabezo de Roldán; Sierra de las Victorias; Sierra de las Moreras; Sierra de Almenara; Calnegre; Cabo Cope; Cuatro Calas; Islas e islotes del Litoral Mediterráneo. Los LICs marinos son, la Franja litoral sumergida de la Región de Murcia, el Mar Menor y el Medio Marino (Mapa SISTEMA BÁSICO DE ÁREAS PROTEGIDAS).

Suelos Protegidos por el Plan de Ordenación Territorial.

		Superficie	% Superficie
Suelo de protección ambiental	LIC: 32.649 ha	36.561	20 %
	ZEPA: 28.914 ha		
Suelo de protección de cauces		7.979	4 %
Suelo de protección por riesgo de la minería		2.175	1 %
Vías Pecuarias	Aprox. 560 Km		
Suelo afecto a la Defensa Nacional		2.164	1 %
Suelo de protección geomorfológica por pendientes		2.603	1 %
Suelo de protección agrícola		25.029	13 %
Suelo de protección paisajística		9.145	5 %
Suelo Protegido por el Plan de Ordenación Territorial -		85.656	46 %
Superficie total del Litoral de la Región de Murcia (sin islas)		185.628 Ha.	

Las ZEPAs son las Salinas y arenales de San Pedro del Pinatar; La Fausilla; Isla Grosa; Islas Hormigas; La Muela-Cabo Tiñoso; Mar Menor; Almenara-Moreras-Cabo Cope; Isla Cueva Lobos; Isla de las Palomas y abarcan en conjunto, sin tener en cuenta la superficie marina e islas, 28.914 ha, es decir, el 15,6% de la superficie del litoral.

En conjunto la estructura actual de espacios naturales protegidos en lo que respecta a la superficie terrestre sin contabilizar las islas, y teniendo en cuenta la superposición de las figuras de protección de LICs y ZEPAs, abarca 37.818 ha, es decir el 20% de la superficie del litoral.

El suelo de protección ambiental, será gestionado por la administración competente a través del correspondiente planeamiento específico. Dicho planeamiento hará compatibles el respeto de los valores ambientales de la zona, con su adecuada puesta en valor y el desarrollo social del área afectada, a fin de mejorar el nivel de vida de la población.

2.1.1.2 Suelo de Protección de Cauces

El litoral de la Región de Murcia se caracteriza por la ausencia de cursos naturales permanentes, su red hidrográfica está constituida exclusivamente por ramblas. sometidas con cierta periodicidad a riesgos de inundación.

Por ello, en razón de la prevención de riesgos naturales se propone, una banda de 100 m. a ambos lados de los cauces, tomando como referencia los límites de los cauces reflejados en la cartografía regional 1/5.000. Esta limitación territorial se realiza de forma preventiva, sin perjuicio de que estudios hidrológicos e hidráulicos posteriores puedan permitir ampliar o disminuir dicha franja, y todo ello sin perjuicio del cumplimiento de lo establecido en la Ley de Aguas para la zona de policía.

2.1.1.3 Suelo de Protección por Riesgos de la Minería

El alto impacto que ha generado la minería a cielo abierto en La Unión y Mazarrón, afecta a gran parte de su superficie y se manifiesta en los grandes huecos de excavación y en las amplias áreas ocupadas tanto por los estériles de las menas como por las balsas que contienen los residuos resultantes del lavado de los minerales.

Las escombreras han sido depositadas con un sistema de vertido directo (camión y pala) y se sitúan en las inmediaciones de los huecos de explotación, ocupando zonas topográficamente elevadas. Las balsas, están constituidas por los desechos resultantes de la aplicación de técnicas de flotación diferencial, que dan como resultado un residuo con gran proporción de agua. Ambas constituyen estructuras de relleno altamente inestables por lo que la capacidad portante de esta área es muy baja. A consecuencia de ello, las posibilidades de edificación sobre estas áreas quedan totalmente excluidas ante el riesgo de asientos y deslizamientos; un proceso urbanizador y edificador en esta zona pondría en riesgo la salud e integridad de las personas y los bienes.

En razón de prevención de riesgos de asientos, deslizamientos, etc., se propone su exclusión del proceso urbanizador y su protección por riesgos de la minería, mientras dicho riesgo no sea eliminado.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 5

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 42 -

2.1.1.4 Vías Pecuarias

Las Vías Pecuarias son vías de dominio público y de titularidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia que constituyen de acuerdo a la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

Dicha Ley establece que su uso debe estar orientado hacia la preservación y adecuación de la red viaria, y debe garantizar el uso público de ésta. En este sentido, determina que podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural; y, las pone al servicio de la cultura y el esparcimiento ciudadano, convirtiéndolas en un instrumento más de la política de conservación de la naturaleza.

Por todo ello, se considera incompatible con su transformación urbanística y se propone su protección.

2.1.1.5 Suelo Afecto a la Defensa Nacional

El suelo afecto a la defensa nacional se regirá por su normativa específica, sin perjuicio de que las administraciones competentes lleguen a acuerdos para transformar dichos suelos para su uso civil preferentemente de carácter turístico, cultural o ambiental según su carácter y potencial.

2.1.1.6 Suelo de Protección Geomorfológica por Pendientes

Esta categoría comprende los terrenos cuyas características morfológicas desaconsejan su destino a aprovechamientos urbanísticos al comprometer el objetivo central, de las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial, de lograr la utilización racional del territorio y la gestión eficaz de los recursos naturales, energéticos y del medio ambiente.

La pendiente es un criterio ampliamente utilizado en materia de Ordenación del Territorio. El Instituto Geológico y Minero de España, recoge entre los criterios seguidos para la elaboración de los mapas geotécnicos de ordenación territorial y urbana, los problemas de tipo geomorfológico, estableciendo que los suelos con pendientes superiores al 50 por ciento constituyen terrenos con condiciones constructivas muy desfavorables. El Mapa Geotécnico General de Murcia emplea también el criterio geomorfológico para la evaluación de los condicionantes constructivos y determina como condiciones desfavorables la morfología abrupta y montañosa.

Las fuertes pendientes exigen un consumo de recursos energéticos poco eficiente y gravan económicamente cualquier actuación pública (redes viales, conducciones de agua, eléctricas, etc.), que compromete la finalidad de sostenibilidad aquí citada. Por otro lado, los terrenos con fuertes pendientes constituyen espacios de elevada fragilidad visual por lo que su desarrollo urbanístico supone un claro deterioro de su calidad paisajística. Finalmente, el uso de los terrenos con fuertes pendientes puede reforzar la erosión del suelo -la erosionabilidad de la superficie aumenta con la pendiente y la longitud de ésta, con la consiguiente pérdida de éste recurso natural no renovable a la escala de tiempo humana.

Con el fin de garantizar una utilización racional del territorio y una gestión eficaz de los recursos naturales, se propone como Suelos de Protección Geomorfológica por Pendientes, aquellos con pendientes superiores al 50%.

2.1.1.7 Suelo de Protección Agrícola

Esta categoría corresponde a los suelos de mayor interés agrícola-productivo, terrenos fértiles ocupados por cultivos agrícolas de alta productividad que cuentan con infraestructuras y forma de gestión adecuadas. Son las Unidades de Demanda Agraria del Regadío con garantía de suministro del Tránsito Tajo-Segura, reguladas por el Decreto de zonas regables de dicho trasvase.

Su alta productividad, así como, las fuertes inversiones, de que han sido objeto tanto por parte de sus propietarios como de la administración, y la garantía al recibir aguas del Tajo a través del Canal de Campo de Cartagena lo cual las dota de una mayor garantía de suministro, fundamentan la propuesta de protección que se hace desde las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

Con el objetivo de no coartar el desarrollo de los núcleos de población existentes en este entorno, y el desarrollo junto a vías de comunicación, se plantea la posibilidad de detraer un porcentaje del total del suelo de protección agrícola contenido en cada término municipal, siempre que se ubiquen en "situaciones de borde", colindantes con núcleos existentes y vías principales. En este sentido deberán considerarse como núcleos aquellos clasificados como suelos urbanos en el planeamiento municipal y aquellos otros de relevancia avalados por el propio municipio, en cuanto a las vías principales se considerarán las autopistas, autovías, carreteras de primer y segundo nivel y aquellas otras de relevancia avaladas por el municipio.

2.1.1.8 Suelo de Protección Paisajística

El paisaje se configura crecientemente como un recurso natural útil, cualitativamente escaso y determinante de la calidad del entorno. En este sentido, siendo la filosofía subyacente de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial, el desarrollo sostenible y la gestión eficaz de los recursos naturales, la preservación y conservación de los paisajes de más valor y los elementos singulares constituye un objetivo fundamental de éstas.

Las áreas de mayor aptitud paisajística, de acuerdo al estudio específico del paisaje del litoral sur occidental de la Región de Murcia realizado bajo la dirección y supervisión del Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas, y al posterior trabajo de campo, se concentran en las zonas de mayor pendiente de las sierras de Almenara, Lomo de Bas, Moreras, Algarrobo, Cabo Tiñoso-La Muela y cabezos aislados tales como Cabo Cope, el Cabezo del Asno y Cuesta la Cabra. En ellas "es recomendable una orientación territorial claramente enfocada al mantenimiento de la situación actual, aun con las intervenciones de mejora paisajística que puntualmente se determinen".

Dichos suelos podrán adscribirse como sistema generales a sectores de suelo urbanizable siempre que el planeamiento lo considere oportuno. Y, en su caso, se podrían aprobar actuaciones puntuales para su puesta en valor turístico.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 6

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 45 -

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 7

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 46 -

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 8

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 47 -

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 9

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 48 -

2.1.1.9 Régimen de Usos en los Suelos Protegidos por el Plan de Ordenación Territorial

La autorización de usos en cada una de las categorías descritas anteriormente se registrarán por la siguiente matriz de usos.

USOS DEL SUELO	Natural		Agrario		Turismo				Resid.		Industrial				Inf	
	Conservación Natural	Esparcimiento, senderismo, ...	Primario extensivo; secano.	Primario intensivo; regadío.	Alojamiento turístico.	Equipamientos deportivos abiertos	Equipamientos cerrados	Uso turístico Aislado	Urb. Alta, media y baja densidad	Urbanización mínima densidad	Actividad industrial	Almacenaje y distribución	Transformación Agrícola	Industria extractiva a cielo abierto		Industria extractiva subterránea
CATEGORIAS DE SUELOS																
Protección ambiental	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Protección de cauces	1	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2
Protección por riesgos de la minería	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2
Vías pecuarias	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Suelo afecto a la Defensa Nacional	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Protección paisajística	1	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2
Protección geomorfológica por pendientes	1	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2
Protección agrícola	2	2	1	1	3	3	3	3	3	3	3	1	3	2	2	2

0	Se regulará mediante el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, el Plan Rector de Uso y Gestión y la normativa sectorial aplicable.
1	ADMITIDO sin perjuicio del cumplimiento de la normativa específica.
2	CONDICIONADO a la Ordenación Territorial y Sectorial y Planificación Municipal.
3	PROHIBIDO.
4	Se regulará por su normativa específica

DEFINICIÓN DE LOS DISTINTOS USOS CONTEMPLADOS.

NATURAL.

Conservación de la Naturaleza:

Comprende la conservación y protección estricta de la naturaleza, manteniendo los recursos naturales en su estado actual.

Esparcimiento, senderismo:

Consiste en la adaptación de un espacio, sin implicar transformación de sus características iniciales, para actividades de ocio y tiempo libre de distinta clase, de carácter concentrado o no como son: áreas recreativas, parques públicos, embarcaderos, varaderos, actividades de temporada ligadas a la playa, etc.

Comprende las actividades de esparcimiento, senderismo, recreo, ecoturismo, educación ambiental, ... Se incluyen las actuaciones de adecuación necesarias para llevarlas a cabo como caminos y accesos, instalaciones de observación, pasos sobre arroyos o torrentes, miradores y similares.

Se incluirán las instalaciones de mesas, bancos, barbacoas, fuentes, servicios sanitarios desmontables, socorrismo, juegos de niños, papeleras, aparcamientos, la red viaria interna destinadas a tareas de mantenimiento, servicios y vigilancia, así como las derivadas de las concesiones de temporada en el litoral.

AGRARIO.

Primario extensivo, secano:

Son las propias de las explotaciones agrarias, ganaderas y forestales, y de otras como la apicultura y similares, caracterizadas por su carácter extensivo. Estarán destinadas a preparar la tierra para la obtención de los cultivos agrícolas, de los pastos y forrajes, así como de los forestales y la actividad cinegética en vedados no intensivos

Incluyen las construcciones necesarias para desarrollar las diferentes tareas ligadas a la explotación. Estas deberán incorporar los criterios de integración ambiental y paisajístico de estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

Primario intensivo, regadío:

Estas actividades son las mismas que las del apartado anterior, pero diferenciadas por su carácter intensivo, según los criterios establecidos por el organismo correspondiente, así como también la piscicultura.

Incluyen las construcciones e instalaciones propias de estas actividades, como son los invernaderos, las infraestructuras de riego, las granjas y almacenes de ciertas dimensiones, las instalaciones ligadas a explotaciones piscícolas intensivas, y otras similares.

TURISMO.

Alojamientos turísticos:

Se incluyen los alojamientos turísticos comprendidos en la definición regulada por la normativa sectorial aplicable en materia turística, siempre que se encuentren integrados en un desarrollo urbano extenso, tal como una urbanización, y no tengan carácter aislado.

Equipamientos deportivos abiertos:

Abarca los equipamientos abiertos extensivos para uso deportivo, enfocada al turismo, tales como: campos de golf, zonas de hípica, campos de fútbol, béisbol, rugby, circuitos deportivos, etc, es decir, aquellos que son susceptible de ubicarse en zonas de riesgo de avenida y no entrañen peligro para las personas ni los bienes.

Equipamientos cerrados:

Consiste en la transformación de las características de un espacio para permitir la realización de una actividad mediante instalaciones y construcciones de nueva planta destinadas a actividades de carácter turístico, tales como deportivas, de ocio, recreativas, culturales, comerciales, educacionales, etc, en los que la posible ubicación de las instalaciones e infraestructuras asociadas en zonas de riesgo de avenida implica un riesgo cierto para las personas o los bienes.

Uso turístico aislado:

Se trata de la construcción o rehabilitación de edificios individuales y aislados vinculados a la prestación de servicios turísticos, que disponiendo de los servicios legales no están integrados en un entorno urbanizado.

RESIDENCIAL.

Urbanización alta densidad:

Comprende actuaciones urbanísticas con una densidad superior a 0,75 m²/m² e inferior a 1 m²/m² y un porcentaje de reserva de suelo para equipamientos no inferior al 20% del total del sector.

Urbanización media densidad:

Comprende actuaciones urbanísticas con una densidad superior a 0,50 m²/m² e inferior a 0,75 m²/m² y un porcentaje de reserva de suelo para equipamientos no inferior al 15% del total del sector.

Urbanización baja densidad:

Comprende actuaciones urbanísticas con una densidad superior a 0,25 m²/m² e inferior a 0,50 m²/m² y un porcentaje de reserva de suelo para equipamientos no inferior al 10% del total del sector.

Urbanización mínima densidad:

Comprende actuaciones urbanísticas con una densidad igual o inferior a 0,25 m²/m² y un porcentaje de reserva de suelo para equipamientos no inferior al 5% del total del sector.

INDUSTRIA.

Incluye las siguientes actividades industriales:

Industria de almacenajes y distribución agraria:

Están incluidas en este apartado únicamente las actividades de almacenaje, clasificación, envasado y distribución ligadas a la explotación agraria.

Industria de transformación agraria:

Comprende las actividades industriales ligadas a los procesos de transformación agrarios.

Industria en general:

Son las actividades destinadas a la obtención, la transformación o el transporte de productos a partir de las materias primas.

Se incluyen las construcciones e infraestructuras que necesariamente deban ubicarse en este tipo de suelo para el desarrollo de estas actividades, siempre adecuándose a las condiciones de integración establecidas en estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

Industria extractiva de superficie y subterránea:

Son actividades encaminadas a la extracción de los recursos minerales en explotaciones a cielo abierto o en el subsuelo o las auxiliares destinadas a las anteriores. Se incluyen las edificaciones e instalaciones destinadas a la extracción y primer tratamiento de los recursos geológicos situados en la misma zona.

INFRAESTRUCTURAS.

Infraestructuras:

Son un conjunto amplio de instalaciones superficiales, subterráneas o aéreas, de carácter local o supramunicipal con alternativas de localización restringidas, necesarias para la creación y el funcionamiento de una organización cualquiera.

Pequeñas infraestructuras:

Torres, antenas y estaciones de telecomunicaciones, de navegación y demás instalaciones de comunicación de impacto parecido, así como también infraestructuras hidráulicas, energéticas y de tratamiento de residuos, de superficie no superior a 200 metros cuadrados.

Vías de transporte:

Incluyen autopistas, autovías, carreteras, ferrocarriles y sus instalaciones complementarias.

Conducciones y tendidos:

Son el conjunto de redes de transporte o distribución de energía eléctrica, agua, telecomunicaciones, saneamiento y similares, y otras líneas de tendido aéreo o enterrado, junto con los soportes y las instalaciones complementarias a la red.

Puertos:

Se incluyen las instalaciones destinadas al atraque de embarcaciones para el transporte de pasajeros y mercancías y las instalaciones necesarias para la carga y descarga, almacenamiento y tratamiento de mercancías, áreas de reparación y movimiento y todas las demás superficies, construcciones, emplazamientos y servicios asociados a este tipo de infraestructuras, así como los puertos deportivos, de ocio y de pesca, y sus superficies anexas.

Grandes instalaciones:

Grandes instalaciones técnicas de servicios de carácter no lineal, como grandes superficies de estacionamiento de vehículos al aire libre, infraestructuras hidráulicas, energéticas y de tratamiento de residuos, de superficie superior a 200 metros cuadrados, aeropuertos y cualquier otra instalación de interés general o de impacto semejante sobre el medio físico.

2.1.1.10 Protección por Valores Culturales e Histórico Artísticos.

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

2.1.1.11 Las propuestas de restauración ambiental

Las zonas mineras de Portmán y Sierra Minera han generado estructuras que provocan una alteración en la calidad paisajística que supone una pérdida de naturalidad y, constituyen, especialmente las balsas y los depósitos de estériles, estructuras de relleno altamente inestables. Esta última consideración hace de la Sierra Minera un área de riesgo de asientos y deslizamientos.

En este sentido, los objetivos que persigue la restauración ambiental y paisajística de la Sierra Minera, propuestos por estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial, y recogidos en las anteriores "Directrices de Ordenación del Territorio de Portmán y Sierra Minera" son los siguientes:

- *"Una restauración económicamente viable.*
- *Una topografía final estructurante estable que minimice los riesgos de deslizamiento o colapso de taludes y facilite el drenaje natural del agua superficial.*
- *Una geometría final que no suponga riesgo potencial de daños a personas, animales o bienes.*
- *Una integración del conjunto lo más acorde con las características del paisaje natural circundante."*

Las actuaciones propuestas se enmarcan así en dos grandes bloques:

- Regeneración de la Bahía de Portmán.
- Restauración ambiental y paisajística de la Sierra Minera.

Finalmente, con el objeto de minimizar en lo posible las alteraciones visuales y ecológicas que producen las actividades extractivas y conseguir una mejor integración paisajística, así como, garantizar la estabilidad e impermeabilización de las estructuras resultantes de la actividad minera, se seguirán actuaciones de regeneración y restauración de la zona, en especial de aquellos lugares que, como la Balsa Lirio, suponen un peligro para cualquier futuro desarrollo de la zona.

Las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial, establecen un modelo de ordenación territorial que difiere sustancialmente del contenido en las Directrices de Portmán y Sierra Minera, y que se constata en el establecimiento por parte de estas últimas de suelos destinados a usos residenciales, turísticos, terciarios e industriales en suelos que el presente documento considera afectados por riesgo de la minería. Esta circunstancia unida a la modificación acumulativa y significativa de la legislación del Suelo y la legislación sobre Suelos contaminados, además del incumplimiento del Programa de Actuación Territorial de las Directrices de Portmán y Sierra Minera y de la propia adaptación de los Planeamientos Generales Municipales de Ordenación, se opta por derogar las referidas Directrices, incorporando aquellos aspectos que se han considerado compatibles con el nuevo modelo propuesto.

2.2 Marco de Actuación.

Las actuaciones que se derivan de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, se subdividen entre aquellas que deben realizarse y aquellas que están simplemente recomendadas.

Bajo el epígrafe "Actuaciones Recomendadas" se agrupan una serie de actuaciones, que si bien no son imprescindibles para lograr los fines perseguidos en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial, sí profundizan más en éstos.

Las destinadas a llevarse a cabo, son aquellas que se consideran fundamentales a fin de plasmar los objetivos y criterios de las Directrices de Ordenación y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

Dentro del documento distinguimos tres grupos:

Actuaciones Estructurantes: Recoge actuaciones de carácter supramunicipal que se desarrollan a lo largo de todo el ámbito y fuera de él, dotando al territorio de una estructura coherente y de calidad que permite su adecuado desarrollo tanto económico como social y turístico dentro de un marco de mantenimiento y mejora de la calidad ambiental.

Actuaciones Estratégicas: Agrupa aquellas que, situándose en una zona concreta del territorio, tienen la capacidad de desencadenar un proceso de mejora territorial que afecta al conjunto del litoral.

Actuaciones Territoriales: Engloba una serie de actuaciones que, según las conclusiones extraídas del diagnóstico integrado de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, están destinadas a solventar las deficiencias en los asentamientos, en el sistema socioeconómico, en los equipamientos y en las infraestructuras. Dichas actuaciones se desglosan por áreas y subáreas funcionales.

Así, el esquema final por el que se ha optado es el siguiente:

ACTUACIONES:

A) ACTUACIONES ESTRUCTURANTES.

Actuaciones en la red de carreteras.

Actuaciones ferroviarias.

B) ACTUACIONES ESTRATÉGICAS.

Aeropuerto internacional de la Región de Murcia.

Marina de Cope.

Portmán y Sierra Minera.

C) ACTUACIONES TERRITORIALES.

2.3 Las actuaciones estructurantes

2.3.1 Actuaciones en la red de carreteras

El sistema viario propuesto por las Directrices y Plan de Ordenación Territorial tiene como objetivos principales la mejora de la accesibilidad externa del Litoral y la mejora de la accesibilidad interna entre las áreas que lo forman.

Para ello proponen el desarrollo de una red estructurante de vías de alta capacidad que sirvan para completar las conexiones con las regiones limítrofes como es el caso de Almería, el Valle del Guadalentín y el Segura, y que completen las conexiones interiores, con especial atención al litoral sur-occidental y al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Esta red básica se completa con actuaciones de refuerzo y nueva creación que permitan asegurar el acceso fácil a todo el ámbito.

La red estructurante es una red mallada, formada por una serie de vías sensiblemente paralelas a la costa cruzada por un conjunto de vías de acceso a ésta.

El elemento fundamental de esta nueva red es la autopista Cartagena – Vera, que dará acceso a todo el litoral sur-occidental desde Cartagena hasta el límite con la provincia de Almería. La autopista será uno de los instrumentos de desarrollo de los municipios de Mazarrón, Lorca y Águilas.

El trazado de la autopista no se encuentra aún definitivamente decidido. En el acceso a Cartagena están planteadas dos alternativas que se separan al sur de Las Palas; desde aquí la alternativa situada más al sur se dirige hacia la parte sur del

Acceso oeste a Cartagena (cerca de Molinos Marfagones) por el que continúa hasta la conexión con la autovía N-301 en Miranda. La alternativa norte busca directamente ese punto de conexión con la N-301 sin aproximarse a Cartagena, pasando entre la Sierra de la Victoria y el Cabezo del Pericón.

La autopista está incluida en el Programa de Autopistas de Peaje del Ministerio de Fomento. Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial consideran como objetivo imprescindible la conexión de las autopistas de Cartagena a Vera y Cartagena-Alicante, formando una gran variante de Cartagena, con la construcción del Acceso Oeste a Cartagena, la Ronda Transversal y el tramo Miranda – Los Beatos.

La ampliación de la conexión con el Valle del Guadalentín se asegura con la autovía de Mazarrón y con la autovía Alhama – Cartagena que termina en Miranda enlazando con la N-301 y con la autopista Cartagena - Vera. Miranda se configura como un punto de especial accesibilidad por la gran concentración de vías de gran capacidad, será el distribuidor más importante del litoral.

La conexión con el Valle del Segura pretende evitar los frecuentes problemas de congestión que se presentan en el Puerto de la Cadena y en el acceso a Murcia desde El Palmar, que afectan negativamente a la accesibilidad del Litoral. Para ello se propone un acceso directo desde San Javier a Santomera, con características de autovía.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia tendrá una fácil conexión con la autovía N-301 lo que permitirá atender adecuadamente al ámbito de Cartagena y Mar Menor. El desarrollo turístico de calidad del oeste del territorio (Mazarrón, Lorca y Águilas) exige una conexión rápida con el aeropuerto, para ganar en accesibilidad con el resto de España y con Europa. Para ello se propone el desdoblamiento como vía rápida del eje que va del aeropuerto a Fuente Álamo y Las Palas hasta conectar con la autopista Cartagena – Vera.

La accesibilidad Este - Oeste quedará resuelta con la autopista Cartagena – Vera en lo que afecta al borde costero. Para resolver esa accesibilidad más al norte de la anterior se propone la mejora de las conexiones en el corredor Fuente Álamo – Torre Pacheco – Los Alcázares. Se propone una actuación diferenciada según el tramo del corredor. La primera parte con la autovía Alhama – Cartagena ya citada que termina en Miranda enlazando con la N-301. El resto del corredor no tiene un volumen de tráfico que requiera de una solución con sección de vía de alta capacidad. Se propone ampliar y rectificar las carreteras que lo componen estableciendo un itinerario homogéneo. La conexión con la autovía Alhama – Cartagena se propone en las proximidades de El Estrecho, para seguir hasta Los Alcázares pasando por la variante de Torre Pacheco.

Por otra parte se plantea la mejora de las carreteras que unen la ciudad de Lorca con las pedanías de su litoral, conectando a su vez con la N-332 y con la Autopista Cartagena-Vera, y por último la mejora del trazado de la N-332 entre Águilas y Cartagena para que junto con la Autopista Cartagena-Vera permitan canalizar y distribuir los tráficos regionales e interregionales mejorando las comunicaciones entre los núcleos costeros del litoral sur-occidental.

Las actuaciones propuestas en las vías de alta capacidad y carreteras del ámbito de estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial son las que se plantean para alcanzar la estructura y el modelo territorial objetivo. La propuesta servirá de referencia para su incorporación a los planes sectoriales y proyectos que en materia de carreteras elaboren los organismos competentes en las mismas, es decir, el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

En resumen, las actuaciones necesarias para completar la red estructurante son las siguientes:

- Autopista Cartagena – Vera.
- Autovía de Mazarrón.
- Autovía Alhama - Cartagena.
- Autovía Santomera -San Javier.
- Vía rápida Aeropuerto – Autopista Cartagena – Vera.
- Ampliación El Estrecho - Los Alcázares.
- Ampliación y mejora de trazado en las carreteras D-7, D-6 y D-4 en el tramo de conexión de Lorca con la N-332.
- Mejora de trazado de la actual N-332 de Cartagena hasta Águilas en su límite con la provincia de Almería.

2.3.2 Actuaciones ferroviarias

La situación del ferrocarril en la Región de Murcia es muy deficiente; las líneas son antiguas, en vía sencilla sin electrificar. La falta de calidad de las infraestructuras ferroviarias, tanto de RENFE como de FEVE, se ha traducido en una escasa cuota de participación en el mercado de transporte.

En los últimos años, los éxitos conseguidos por las líneas de alta velocidad, primero en Japón y luego en Europa incluido nuestro país, han hecho cambiar de forma muy importante la opinión sobre ellas. Hoy la alta velocidad se considera el estándar ferroviario para viajeros.

El ferrocarril de alta velocidad está suponiendo en Europa una revolución del territorio a través del cambio de escala geográfica que produce el gran diferencial de velocidad. Puede que llegue a tener la misma importancia que tuvo la implantación del ferrocarril a mediados del siglo XIX.

El ferrocarril de alta velocidad es un objetivo prioritario para el Gobierno de la Región, que inició en 1996 los estudios, proyectos y gestiones que han conducido a la inclusión de la Región en el Plan de Infraestructuras 2000 – 2007 con las líneas de Alicante a Murcia, de Murcia a Cartagena y de Murcia a Almería.

El Ministerio de Fomento tiene en curso el Plan de Infraestructuras 2000 – 2007 que incluye el Corredor del Levante y el Eje Mediterráneo. El Corredor del Levante conectará Madrid con Castilla La Mancha, Comunidad Valenciana y Región de Murcia. El Eje Mediterráneo que comienza en Tarragona, termina con el tramo Murcia – Almería.

Estar en el Corredor Mediterráneo y en el Acceso de Madrid al Levante es un éxito que se debe explotar en todos los sentidos. Significa tener el mercado de Madrid a dos horas y cuarto de viaje de Cartagena, lo que en términos turísticos significa estar más cerca del primer mercado de España que Mallorca o Ibiza por ejemplo y mucho más cerca que las Canarias.

Es preciso acercar la alta velocidad a los destinos turísticos. Para acercar el Mar Menor a la alta velocidad, las Directrices y Plan de Ordenación Territorial proponen un pasillo de infraestructuras desde Cartagena, para posibles implantaciones posteriores, en este sentido recomiendan también la continuación de la red de FEVE desde los Nietos hacia el Arco Norte del Mar Menor.

En el extremo opuesto del litoral se propone la conexión de Águilas con la línea de alta velocidad de Almería. En resumen, las actuaciones estructurantes en la red ferroviaria son las siguientes:

- Línea de alta velocidad Madrid – Murcia – Cartagena.
- Línea de conexión de Águilas con la futura línea de alta velocidad Murcia – Almería.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 10

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 56 -

2.4 Las actuaciones estratégicas

2.4.1 El nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

El nuevo aeropuerto se configura como un factor importante para mejorar la accesibilidad de todo el espacio litoral y potenciar el turismo extranjero.

Varios de los diagnósticos formulados expresan que uno de los problemas del litoral es su mala accesibilidad exterior comparado con zonas competidoras. Este diagnóstico se agrava cuando se tiene en cuenta la accesibilidad desde el extranjero. Para corregir esa falta de accesibilidad es imprescindible implantar un aeropuerto en el interior de la Región.

El criterio de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial es que el aeropuerto es necesario para la Región ya que es una pieza clave para el desarrollo del modelo turístico propuesto.

El aeropuerto deberá quedar comunicado por carretera con los principales centros del Litoral y de la Región, en la forma indicada en las actuaciones estructurantes.

2.4.2 La actuación turística.

Las experiencias existentes se caracterizan por un desarrollo extensivo de segunda residencia, en ocasiones en enclaves naturales con un potencial turístico único, lo que no sólo provoca la banalización del propio desarrollo turístico sino incluso la degradación del propio recurso natural.

La inexistencia de una oferta turística de calidad, la acusada estacionalidad que conlleva el modelo de desarrollo urbanístico actual y la presencia de zonas vírgenes en el Mediterráneo con valores naturales susceptibles de protección crean la necesidad de la intervención pública para conseguir el mínimo impacto sobre dichos ecosistemas y lograr a la vez un modelo de desarrollo sostenible y de calidad. Se basa en los siguientes parámetros:

1. Deben ser actuaciones emblemáticas dirigidas por el sector público.
2. Las actuaciones deben ser integrales y respetuosas con el medio ambiente.
3. Deben potenciar el turismo de calidad en base a una oferta hotelera importante versus la oferta residencial vacacional actualmente existente en la zona, como una oferta complementaria que posibilite una utilización y explotación de los recursos a lo largo de todo el año.

Se apostará por la puesta en marcha de un tipo de alojamiento turístico de mínima densidad (establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos) enfocado hacia segmentos de mercado de nivel adquisitivo alto, nacional e internacional, donde la oferta de ocio y salud, en un entorno natural, desempeñe el papel central y la razón de ser del viaje.

El desarrollo del resort prevendrá además impactos negativos, al dirigir los flujos de visitantes hacia el interior. El valor paisajístico y natural de la zona, invita a enfocar la actuación hacia desarrollos altamente cualificados.

La tematización del espacio será un objetivo de primera línea y vendrá dada, básicamente, por la nueva oferta complementaria. Considerando las tendencias de la demanda actual y futura, las carencias de la actual oferta complementaria del litoral de la Región de Murcia, y las oportunidades que este espacio brinda se propone basar la actuación en tres pilares: golf, marina interior y deportes al aire libre, integrados en un entorno natural de costa.

El Modelo de Desarrollo Urbanístico que se planteará para este nuevo espacio se encuentra a mitad de camino entre la fórmula del resort autónomo y el espacio residencial turístico abierto. Esta solución mixta permitiría adaptar los nuevos desarrollos al marco espacial del entorno mediterráneo en el que tiene lugar, fijar población estable en este espacio de nueva creación y contribuir a la rentabilidad de las inversiones iniciales. Las grandes infraestructuras hoteleras se compaginarán así con importantes equipamientos deportivos, comerciales, sanitarios, educativos y de ocio así como con espacios residenciales integrados en la trama urbana.

Los criterios de actuación que se proponen siempre desde una perspectiva de sostenibilidad respetuosa con el medio ambiente son, pues, los siguientes:

- 1.- Respetar los espacios excluidos por sus valores ambientales y paisajísticos del desarrollo urbanístico.
- 2.- Ocupación, exclusivamente, de los suelos de escaso valor ambiental o paisajístico para el desarrollo turístico y residencial.
- 3.- Destinar gran parte de la superficie de la Actuación de Interés Regional al sistema de espacios libres. Así, los jardines y espacios públicos se ajustarán a las características paisajísticas propias de la zona, incorporando preferentemente especies vegetales autóctonas mejor aclimatadas y adaptadas a las condiciones del medio con escasos requerimientos hídricos.
- 4.- Dedicar igualmente una gran superficie a zonas deportivas. Con relación a los campos de golf, el enfoque de esta actividad se hace desde una perspectiva de sostenibilidad, buscando no sólo preservar la elevada calidad paisajística del entorno de las actuaciones que nos ocupan sino, además, mejorarla. En este sentido, la reutilización de aguas residuales de la actividad turística depuradas para los riego, mas la desalación, constituyen un condicionante de partida básico y estrictamente necesario para la gestión de este uso. Este criterio es de máxima importancia en el ámbito que nos ocupa a consecuencia del déficit hídrico. Se optimizará, pues, la dosis de riego al igual que la de fitosanitarios.
- 5.- Mínima densidad de edificación residencial con el fin de minimizar el posible impacto sobre el medio natural que pudiera derivarse de esta actividad.

2.4.2.1 Marina de Cope:

La Ley 1/2001 de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia, regula las Actuaciones de Interés Regional como instrumentos de ordenación del territorio de carácter excepcional. La Actuación de Interés Regional de Marina de Cope cumple con los requisitos de esta ley, dado que tiene por objeto la ordenación y gestión de una zona del territorio para facilitar el desarrollo económico y por su magnitud e importancia beneficia al conjunto de la Región de Murcia en el ámbito de su economía.

Se delimita un ámbito con una superficie aproximada de 21.276.621 m², emplazándose en los términos municipales de Águilas (14.434.658 m²) y Lorca (6.841.963 m²), interpretándose, al margen de esta circunstancia, como una actuación unitaria.

Las características del litoral, de alrededor de 6,5 kms. muy recortado, salpicado de pequeñas calas y con un gran número de playas, beneficia el uso del ocio náutico, a la vez que dará respuestas a la demanda de playas por parte de la población.

El suelo de protección paisajística incluido en el ámbito de la actuación formará parte de los Sistemas Generales. El suelo de protección de cauces (no incluyendo el Dominio Público Hidráulico) podrá destinarse al Sistema General de Espacios Libres o bien a Equipamientos Deportivos descubiertos.

Se destinará a Sistemas Generales un porcentaje comprendido entre el 20% del Área y el máximo permitido por la Ley 1/2001. La edificabilidad total del Área (incluidos los Sistemas Generales) será de 0,14 m²/m². lo que representa 2.978.727 m² edificables.

Los datos de la superficie y de los límites, tienen carácter orientativo, concretándose en el documento de la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope.

El planeamiento de desarrollo dada su situación entre dos Zonas LIC (Calnegre y Cabo Cope), incluirá medidas dirigidas a preservar los Hábitats existentes, según la Directiva Hábitat 92/43/CEE y RD 1997/1995 y la conexión entre ambos lugares.

2.4.3 Actuación en Portmán y Sierra Minera.

La actuación en Portmán y Sierra Minera se considera de carácter estratégico para el desarrollo de la zona y tiene un efecto de mejora territorial que afectará al conjunto del litoral. Para su desarrollo se declarará una Actuación de Interés Regional en la zona de Portmán y la Sierra Minera con la participación del Ayuntamiento de La Unión y de Cartagena y los propietarios de los terrenos afectados, que aportarán en su caso la documentación necesaria para llevar a buen fin la citada declaración. A su vez se impulsará la elaboración de un convenio entre administraciones públicas y entidades privadas que puedan beneficiarse de las plusvalías que se generen en la zona, al objeto de incluir los compromisos e inversiones secuenciales y plurianuales que a cada parte corresponda, plasmando así la obligatoriedad de la restauración ambiental y paisajística, así como la subordinación de todo el proyecto urbanizador sostenible, a la recuperación ambiental de la Bahía de Portmán y de la Sierra Minera. En todo caso deberá compatibilizarse la eliminación de los riesgos de la minería, la regeneración ambiental de la Bahía de Portmán, y la restauración ambiental y paisajística de la Sierra Minera con el desarrollo urbanístico de la zona.

El ámbito de la actuación y los parámetros para su desarrollo se definirán en la propia Actuación de Interés Regional, y será compatible con el P.O.R.N. de Calblanque, Peña del Águila y Monte de las Cenizas.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 11

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 60 -

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 12

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 61 -

2.5 Las propuestas para las áreas funcionales

Inicialmente se plantean unas propuestas genéricas para todas las áreas funcionales, que encauzan las actuaciones particulares que se desarrollan en los siguientes apartados.

El rápido desarrollo y la escasa planificación de las actuaciones urbanísticas de la costa repercute negativamente en el atractivo turístico del litoral. La insuficiente oferta de equipamientos y servicios que ofrecen las playas reduce igualmente dicho atractivo. Para corregir estas deficiencias y encuadrar los desarrollos urbanísticos futuros en un diseño de la costa orientado a su puesta en valor turístico se desarrollan los Planes de Ordenación del Litoral, que incorporan los siguientes puntos:

- Paseos Marítimos y regeneración de playas en coordinación con la Administración del Estado.
- Accesos peatonales y rodados al litoral.
- Construcción y mejora de aparcamientos.
- Mejora de las dotaciones de las playas.
- Ordenación de fachadas marítimas.
- Potenciación de la implantación e integración arquitectónica de energías renovables en la edificación con usos intensivos energéticos en el ámbito turístico y residencial.

Para sentar las bases de un nuevo modelo que fomente la oferta turística frente a la segunda residencia, las administraciones competentes establecerán que los nuevos desarrollos urbanísticos de uso global residencial que se lleven a cabo sobre suelo urbanizable sin sectorizar, deberán destinar un 25% como mínimo de su aprovechamiento a usos turísticos, exclusivamente establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos, pudiendo computar dentro de este porcentaje hasta un 5% de equipamientos turísticos. En los municipios de Fuente Álamo, Torre Pacheco, será de un 20%, pudiendo computar dentro de este porcentaje hasta un 5% de equipamientos turísticos, dado que no tienen el mismo potencial turístico que los municipios eminentemente costeros.

Los instrumentos de planeamiento urbanístico derivados de estas Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, deberán contener un catálogo de todos los bienes presentes en el área afectada y que forman parte del Patrimonio Histórico Español, asignándoles el correspondiente grado de protección, según lo dispuesto por la Ley 16/85, del 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español. Así mismo, dichos instrumentos ordenarán los centros históricos, conjuntos histórico artísticos y los núcleos rurales de forma que se compatibilicen las estrategias de dinamización y desarrollo con la conservación de las tipologías y valores tradicionales. Se procurará potenciar medidas para la rehabilitación del Patrimonio Histórico, debiendo procederse a la recuperación de los principales edificios históricos catalogados como BIC. En consonancia con lo dispuesto en por la Ley 16/85 del Patrimonio Histórico Español, los municipios en los que se declare como Bien de Interés Cultural un Conjunto Histórico, Sitio Histórico o Zona Arqueológica, tendrán la obligación de redactar un Plan Especial de Protección del área afectada por la declaración u otro instrumento urbanístico que cumpla con las exigencias establecidas por la citada Ley.

En cuanto a la utilización del agua en el riego de campos de golf, se prohíbe la utilización de aguas procedentes de transferencias externas de otras cuencas, el enfoque de esta actividad se hace desde una perspectiva de sostenibilidad, en este sentido, la reutilización de aguas residuales de la actividad urbana depuradas para los riegos mas la desalación constituye un condicionante de partida básico y estrictamente necesario para la gestión de este uso.

Se promoverá tanto por parte de la Administración Regional como por las administraciones locales la actividad industrial a fin de apoyar a la actividad económica. Para ello se han realizado las Directrices de Suelo Industrial de la Región de Murcia, considerando en estas la imposibilidad de establecer desarrollos industriales entre la Autopista Cartagena-Vera y el Mar, en el área comprendida entre la Loma de los Peñones (t.m. de Águilas) y la Sierra de las Moreras (t.m. de Mazarrón), no estando comprendidas en la prohibición las industrias agrarias de almacenaje y distribución.

El desarrollo de los núcleos rurales con tipologías propias de núcleos tradicionales permitirá mantener la identidad cultural las zonas rurales, que junto a su desarrollo equilibrado, resulta de vital importancia para la cohesión económica y social y para el éxito de las políticas socioeconómicas.

Incluir como sistemas generales adscritos a los nuevos sectores urbanizables parte de los suelos de protección paisajística, geomorfología por pendientes y/o suelo de protección de cauces colindantes, lo que permitirá su incorporación al patrimonio público del suelo y su exclusión de la actividad urbanística, para que en el caso de las zonas de protección paisajística y geomorfológica por pendientes se mantengan sus valores actuales y en el de las zonas de protección de cauces se puedan destinar a sistemas generales o usos compatibles con el riesgo derivado de las zonas inundables.

Deben promoverse medidas para mejorar la ecoeficiencia de los sistemas productivos y de servicios, y para ello se fomentará el mantenimiento de la productividad económica disminuyendo el consumo de recursos (especialmente los no renovables) y la producción de elementos contaminantes (residuos, vertidos y emisiones atmosféricas), dentro de este marco los instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial que se desarrollen deben prever emplazamientos para la generación de energía eléctrica en base a sistemas de energía renovable a la vez que se impulsa en el ámbito turístico y residencial la utilización y la integración arquitectónica de estos sistemas en las edificaciones con usos intensivos (Kw/m²).

Deben fomentarse métodos de producción agraria compatibles con las exigencias medioambientales y fitosanitarias. Por tanto resulta primordial asegurar la correcta gestión de los residuos generados por las actividades agrícolas y derivados de los residuos orgánicos, plásticos, y tóxicos (fitosanitarios y envases).

Un puntal importante del cambio de modelo turístico que se pretende es una mejora de la oferta de servicios en el área, a fin de elevar la calidad de la oferta turística; por ello se recomienda en aplicación del Plan de Terminales de Transporte Público, establecer una red de transporte público en todo el litoral, que deberá ser estructurada contando con sistemas de transferencias entre líneas, de manera de que se pueda cubrir la parte principal del territorio con un número de líneas limitado, estableciendo puntos de transferencia entre ellas, horarios coordinados y tarifas integradas.

Los nuevos sectores urbanizables incluirán dentro de su ámbito y mediante sus planeamientos urbanísticos de desarrollo espacios de amortiguación en las zonas colindantes con los Suelos de Protección Ambiental, mediante la acumulación en estas zonas de sistemas generales compatibles, además tendrán en cuenta en su ordenación la compatibilidad con los elementos naturales de mayor interés, en este sentido estas zonas de amortiguación tendrán una banda suficiente y mínima de 30 metros de anchura, en consonancia con las determinaciones establecidas para los jardines y áreas peatonales por el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 13

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 64 -

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 14

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 65 -

2.5.1 Las propuestas para el Área Funcional de Cartagena-Mar Menor.

Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia impulsan un modelo turístico hotelero y de servicios, en detrimento del modelo de segunda residencia que hasta ahora se ha impuesto en el litoral regional.

A fin de realizar dicho cambio de modelo en este área, se establece la posibilidad de que los Ayuntamientos puedan optar por una de las siguientes opciones:

- Los Ayuntamientos podrán, a solicitud de los interesados, incrementar el aprovechamiento urbanístico en un 20% de todos los suelos urbanos y urbanizables sectorizados que cambien su calificación de uso residencial a uso turístico (exclusivamente establecimientos hoteleros).
- Incrementar el aprovechamiento urbanístico en un 35% siempre y cuando este aumento vaya destinado íntegramente a las zonas comunes de los establecimientos hoteleros (espacios no habitacionales).

En aquellos municipios que no hayan adaptado su planeamiento a la Ley 1/2001, esta disposición se aplicará a los suelos clasificados como urbanos y urbanizables programados.

Dada la delicada situación de la Laguna del Mar Menor, se recomienda, con carácter general en todo el área, la aplicación del Plan Estratégico de Murcia 2000-2007, en particular del Plan de Acción 2.2.6. "Gestión Integral del Espacio Lagunar Costero del Mar Menor", además se elaborará un Plan Integral de Desarrollo Sostenible para el Área del Mar Menor y su Área de Influencia en cumplimiento de la Estrategia Regional para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica.

En el entorno del Mar Menor se incorporarán medidas para evitar que se proceda a la urbanización continua de la línea de costa.

La planificación sectorial estudiará la conveniencia de prolongar la línea de FEVE Cartagena-Los Nietos hasta el Arco Norte del Mar Menor con el fin de mejorar el transporte público de viajeros entre los núcleos de la ribera del Mar Menor.

2.5.1.1 Propuestas para la Subárea del Campo de Cartagena.

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Con carácter general, podrá detraerse un porcentaje no superior al 20% del total del Suelo de Protección Agrícola que contenga cada término municipal tras la entrada en vigor de las presentes Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, o bien de 300 Has. en los municipios en los que la aplicación de dicho porcentaje suponga una superficie inferior a esta cantidad.

En su desarrollo, los núcleos rurales deberán mantener las características urbanísticas tradicionales.

SISTEMA SOCIOECONÓMICO

La economía de esta Subárea está basada en la agricultura, pues cuenta con grandes extensiones de regadíos, que tienen garantía de suministro de agua, debido a los recursos propios y a los disponibles del Tránsito Tajo – Segura a través del Canal del Campo de Cartagena, se debe mantener dicha actividad.

La segunda actividad en importancia es la industrial, con importantes reservas de suelo en los planeamientos municipales y la reciente implantación de importantes complejos industriales, como los de General Electric y M. Torres. A fin de diversificar la economía, se recomienda la ubicación del Parque Tecnológico de Fuente Álamo en la zona, para la generación de nuevas formas de industria y la regularización de las industrias aisladas agroalimentarias en toda la Subárea, creadas en suelos no urbanizables a partir de peticiones de cambio de uso y fomentar el Recinto Ferial IFEPA como motor de actividades económicas y turísticas.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

En cuanto al sistema de equipamientos, existe un déficit importante en todos los niveles. Para remediar esta carencia se impulsará el papel de Torre Pacheco como cabecera de los servicios comarcales, a fin de centralizar todos los servicios de primer orden para la población de su área de influencia, al margen de aquellos funcionalmente relacionados con la actividad agropecuaria.

A nivel general de toda la Subárea, dado el déficit existente en el sistema de equipamientos, se recomienda fomentar las inversiones en equipamientos de tipo sanitario, deportivo y cultural.

Dentro de ésta Subárea, existe un conjunto de molinos de vela latina catalogados como Bienes de Interés Cultural, que se recomienda recuperar y rehabilitar para destinarlos a un uso turístico. Actualmente, ya se han recuperado varios de ellos, a través de la financiación de la UE. y recuperar el yacimiento arqueológico de la Sima de las Palomas en el Cabezo Gordo que permitan fomentar así el turismo de la comarca.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Esta Subárea experimentará una mejora significativa en su sistema de transporte y comunicaciones, por el impacto que en ella tendrá un proyecto de importancia regional. El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, cuya construcción influirá decisivamente en todo el ámbito, dejará sentir su influencia especialmente en esta Subárea, dada su proximidad.

La inclusión de esta Subárea en el plan de terminales de transporte público que se establece para todo el litoral, con terminales de bajo coste y de diseño adecuado en Torre Pacheco y Fuente Álamo, mejorará decisivamente el tráfico de viajeros.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

Se recomiendan la mejora y modernización de las plantas depuradoras de aguas residuales de Fuente Álamo y Torre Pacheco, debido a la carencia existente en esta Subárea en el tratamiento de aguas residuales y acorde con lo que establezca el "Plan General de Saneamiento y Depuración de las aguas residuales urbanas de la Región de Murcia".

2.5.1.2 Propuestas para la Subárea de Cartagena-La Unión

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Los núcleos principales de esta Subárea son Cartagena y la Unión; dada la situación de declive de La Unión, ambos planeamientos urbanísticos deberán coordinarse para que el crecimiento de Cartagena beneficie a La Unión.

El núcleo de Cartagena, por su mayor población, deberá concentrar una gran cantidad de servicios necesarios para el litoral regional.

Se recomienda que se aproveche dada su situación, para el crecimiento de la ciudad la próxima desaparición y la consiguiente liberación de suelo, de las industrias situadas en el borde noreste del casco de Cartagena, que se han caracterizado por su capacidad de contaminación.

Se recomienda que el crecimiento de los núcleos urbanos de esta Subárea se desarrolle de la siguiente manera:

- El crecimiento de Cartagena se realizará hacia el noreste, recalificando los antiguos suelos industriales. Además, se mejorará la trama urbana con la dársena portuaria de Cartagena.
- Respecto al núcleo de La Unión, el crecimiento se orientará hacia el norte.
- El crecimiento del Llano del Beal se orientará hacia el núcleo de El Beal.
- Regularización del suelo consolidado de El Portús mediante modificaciones del planeamiento y planes especiales.

SISTEMA SOCIOECONÓMICO

Esta Subárea basa su actividad económica en la industria, experimentando actualmente una carencia en suelo industrial. A fin de potenciar este sector se establece la creación de un Complejo de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales (CAEDI) en Los Camachos.

El Puerto de Cartagena es la principal infraestructura portuaria de la Región de Murcia. El significativo incremento de la actividad, junto con el crecimiento de la ciudad hacia el mar, evidencia la necesidad de una reordenación en la actividad portuaria, que permita hacer compatibles ambos puntos.

Dicha reordenación deberá girar en torno a la creación de un gran parque de contenedores cuyas posibles ubicaciones podrían ser el CAEDI de Los Camachos o bien en la ampliación de Escombreras, así como una mejora en las comunicaciones del puerto que permita su interconexión con la economía regional.

Las concesiones mineras en esta Subárea deberán ser rescatadas por la administración, a fin de poner fin a la actividad minera cuando estas resulten incompatibles con el modelo socioeconómico de la zona.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

La Subárea Funcional es deficitaria en equipamiento sanitario, deportivo, cultural y turístico; por lo que para solventar estas consecuencias, se sugiere la instalación de un centro comercial y de ocio y un palacio de exposiciones y congresos en la ciudad de Cartagena.

Se recomienda potenciar cultural y turísticamente la ciudad de Cartagena con actuaciones como las siguientes:

- Fomento de "Cartagena Puerto de Culturas" en base a la promoción de su patrimonio histórico y cultural en consonancia con su entramado urbano y puerto marítimo.
- La recuperación para fines turísticos y culturales de las baterías de costa militares catalogadas como Bienes de Interés Cultural.
- Recuperación del Teatro Romano de Cartagena y de la Catedral de Santa María la Vieja, afectando a todo el entorno urbanístico con la actuación.

- El desarrollo de un parque temático de la industria minera en el Cabezo Rajao, restaurando y rehabilitando restos mineros, creando espacios libres y áreas de esparcimiento.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

A la vista de la mejora sensible de las infraestructuras de comunicación, y su incidencia directa en la ciudad, se propone un modelo donde dichas infraestructuras rápidas no estrangulen o condicionen negativamente su crecimiento, recomendando las siguientes actuaciones:

- Creación de una ronda que conecte, por el norte de Cartagena, la autovía del mediterráneo con la autovía de Murcia, y que esté suficientemente alejada del núcleo urbano para no entorpecer los crecimientos futuros.
- Realización de un acceso al oeste de Cartagena que pretende mejorar las comunicaciones en ésta Subárea.

La ciudad de Cartagena forma parte del estudio de mejora del sistema de circulación, aparcamiento y transporte público urbano, recomendado de una manera general en todos los núcleos costeros.

El Puerto de Cartagena es uno de los puntales de la economía de la Región, por ello se proponen diversas actuaciones de cara a la integración Puerto-Ciudad

Hay que tener en cuenta que el Puerto ha realizado importantes cesiones a la ciudad en el muelle de Alfonso XII lo que está permitiendo mejorar el frente marítimo de la ciudad. En relación con la ciudad parece necesario que se mejore el vial que lo separa del barrio de Santa Lucía transformándolo en un paseo y aportar el carácter autóctono como barrio de pescadores.

En los últimos años el Puerto se ha convertido en una escala de cruceros turísticos, cuya importancia se debe incrementar en el futuro a la medida que se vaya desarrollando el turismo cultural de Cartagena. Está en marcha la construcción de un nuevo atraque para cruceros adosado al Puerto Deportivo.

En estos momentos el Puerto padece un déficit de suelo en el que apoyar las operaciones de mercancía general y contenedores; está falto de una zona logística que se plantea instalar en el polígono industrial de Los Camachos, o bien en la Dársena de Escombreras.

El núcleo de La Unión está incluido en el plan de terminales de transporte público que se establece para todo el litoral, con terminales de bajo coste y de diseño adecuado.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

El reciclado y tratamiento de los residuos sólidos constituye una actividad prioritaria para las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia. La situación existente no es la deseable pero la puesta al día se está realizando con prioridad alta o muy alta, de conformidad con el "Plan de Residuos Urbanos y no Peligrosos de la Región de Murcia", responsabilidad de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente en colaboración con los Ayuntamientos.

El nuevo vertedero controlado de Cartagena y la instalación de reciclado previo de Cartagena, se realizarán de conformidad con el Plan que asegura el tratamiento adecuado de los residuos sólidos en un futuro próximo.

2.5.1.3 Propuestas para la Subárea de La Unión-Portmán-Atamaría

SISTEMA DEL MEDIO FÍSICO-NATURAL

Esta Subárea contiene uno de los parques naturales que concentran mayor biodiversidad de toda la Región de Murcia. Junto a él se sitúan los restos de las explotaciones mineras que generaron el foco de contaminación más importante del Mar Mediterráneo durante buena parte del siglo XX.

El fin de la explotación minera ha dejado un entorno muy contaminado, que podemos dividir en dos partes:

- La Bahía de Portmán: Destino final de buena parte de los vertidos procedentes del lavado de mineral, que contiene una cantidad tal de residuos que la línea de costa se ha modificado varios cientos de metros.
- La Sierra Minera: La explotación minera tanto a cielo abierto como en galerías, ha generado escombreras, balsas, y galerías subterráneas que, debido a su deficiente estado de conservación, suponen un peligro para personas y bienes.

La situación actual de ambas zonas hacen inviable la transformación urbanística de la zona, así pues todo cambio de calificación y clasificación de este entorno debe pasar por la regeneración ambiental de la Bahía de Portmán, la regeneración ambiental y paisajística de la Sierra Minera y la eliminación de riesgos generados por las estructuras mineras.

SISTEMA SOCIOECONÓMICO

El desarrollo socioeconómico de esta zona gira en torno a la explotación y expansión del complejo turístico de Atamaría y a la regeneración de la Bahía de Portmán.

El primero de los objetivos, se podrá realizar en aquellas áreas que no estén afectadas por el riesgo de rotura de la Balsa Lirio.

El segundo objetivo depende de la regeneración de la bahía de Portmán y la Sierra Minera; sin la realización previa de ambas actuaciones medioambientales y la eliminación de riesgos, el desarrollo turístico de la Bahía de Portmán carece de sentido. Como primer paso las Directrices y Plan de Ordenación Territorial contemplan esta actuación como estratégica y se prevé su posterior desarrollo mediante una Actuación de Interés Regional.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

En ésta Subárea existen un conjunto de yacimientos arqueológicos de gran interés, sería pues aconsejable, crear una ruta arqueológica en la zona que los diese a conocer.

Se recomendará la creación de equipamiento turístico para Atamaría, en la zona influencia de ésta, no afectada por los riesgos generados por la Balsa Lirio.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Se establecerá una zona de reserva para infraestructuras en la zona paralela al trazado de la Autovía Cartagena-La Manga-Cabo de Palos.

Se incluye la ampliación de la carretera entre Atamaría y Los Belones, para mejorar las comunicaciones entre estos núcleos y fomentar las relaciones entre los usos residencial y turísticos del primero con los equipamientos terciarios y de servicios previstos en el segundo.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

Debido a su colmatación se recomienda, la clausura y el sellado del vertedero de residuos sólidos urbanos de El Gorguel, de conformidad con las determinaciones del "Plan de Residuos Urbanos y no Peligrosos de la Región de Murcia". En las operaciones de sellado y clausurado se tendrá en cuenta su estado actual a fin de estabilizar los residuos allí presentes.

2.5.1.4 Propuestas para la Subárea del Arco Sur

El Litoral sur del Mar Menor posee una serie de características morfológicas únicas, las cuales le facultan como el área más cualificada para admirar los valores paisajísticos de este enclave único en Europa.

Para proteger esta zona, e implantar un modelo turístico sostenible y de calidad, se ha elaborado un estudio el cual tiene como finalidad preservar la visión que desde esta área se tiene del Mar Menor.

El ámbito del estudio se localiza en la zona sur del Mar Menor, entre la autovía Cartagena-La Manga y el Mar Menor, desde la línea FEVE Cartagena-Los Nietos, hasta Cabo de Palos.

La realización del estudio ha requerido la división del área protegida en una serie de secciones transversales, sobre las cuales se establece una línea visual de referencia que permite limitar la altura de las edificaciones. Dicha línea visual, recorre la distancia existente entre la autovía Cartagena- La Manga, a partir de una cota de 1.5m, y el punto medio de la laguna del Mar Menor. La aplicación de éstos criterios en el ámbito de estudio, da como resultado tres áreas (Mapa ESTUDIO PAISAJÍSTICO: CUENCAS VISUALES DEL MAR MENOR):

- Área donde no está permitida ninguna altura edificable al estar limitado por la línea visual. Ésta área se localiza en las inmediaciones de la autovía Cartagena-La Manga.
- Área donde se permite edificar como máximo una altura.
- Área donde se permite edificar como máximo dos alturas, al estar limitado por la línea visual.
- Éstas dos últimas áreas se localizan en las zonas más próximas a los núcleos urbanos existentes.

D.P.O.L.

**DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

MAPA 15

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas.

- 72 -

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Esta Subárea cuenta con un conjunto de núcleos, en su mayoría costeros, que con un origen pesquero han reorientado su actividad hacia el turismo. Ocupa una extensión del litoral que va desde Los Urrutias hasta el comienzo de La Manga, penetrando en el interior hasta llegar a los núcleos de El Algar y Los Belones.

Potenciar los Belones como núcleo cabecera, centro terciario y de servicios turísticos.

A fin de reordenar la actividad urbanística en el litoral del Mar Menor, se recomienda actuar mediante la realización de Planes de Ordenación del Litoral que, a través de los Planes de Ordenación de Playas y Planes de Ordenación de Fachadas Marítimas que sean necesarios, adaptarán los núcleos costeros para que puedan ser fuente de una oferta turística de calidad.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El núcleo de Los Belones ocupa una posición estratégica entre las Subáreas de La Manga, Arco Sur y La Unión – Portmán -Atamaría, por lo que se reservará suelo destinado a equipamiento terciario y de servicios a fin de reforzar y complementar la oferta de estas tres Subáreas.

En esta Subárea, como un valor cultural a potenciar, se encuentra la Cueva Victoria, que contiene restos de humanoides fechados hace 1.400.000 años. En la actualidad está escasamente investigada, pese a lo cual se han conseguido importantes hallazgos. A fin de diversificar la oferta turística, generando un equipamiento turístico – cultural, se recomienda crear un centro de interpretación de la prehistoria del litoral y establecer una conexión con las galerías de las minas próximas, que llegan hasta la caverna

En el área ocupada por los municipios costeros se recomienda, a fin de aumentar su capacidad como polos de atracción turísticos, incrementar la oferta de instalaciones náutico – deportivas que suplan la falta que tiene esta Subárea de este tipo de instalaciones.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

La congestión y la peligrosidad existente en el núcleo de Los Nietos, recomiendan solucionar el problema actuando sobre el viario de segundo nivel por medio de la construcción de una nueva circunvalación.

A fin de mejorar la accesibilidad de esta Subárea se recomienda ejecutar, en su parte correspondiente, el Plan de Terminales de Transporte Público que se establece para todo el litoral, con terminales de bajo coste y de diseño adecuado, prestando especial atención al núcleo de Los Belones.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

El aporte de nutrientes al Mar Menor desde el campo de Cartagena, junto con otros factores, está causando la degradación de la Laguna.

Puesto que la rambla del Albuñón recoge buena parte de los vertidos procedentes de las explotaciones agrícolas de la zona, se construirá una planta de intercepción y tratamiento de vertidos en la desembocadura de dicha rambla, tal y como se señala en el Plan Estratégico de Murcia 2000-2007.

2.5.1.5 Propuestas para la Subárea de La Manga-Cabo de Palos

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

Esta Subárea cuenta con dos núcleos urbanos costeros, Cabo de Palos y La Manga del Mar Menor. A fin de mejorar la calidad del entorno urbano y de la oferta turística de las playas se actuará por medio de Planes de Ordenación del Litoral.

El objetivo será reordenar urbanísticamente la costa, a fin de corregir en la medida de lo posible los defectos existentes, los polígonos de uso colectivo no edificados ni urbanizados en la zona norte de La Manga se orientarán hacia la creación de establecimientos hoteleros y equipamientos turísticos.

SISTEMA SOCIOECONÓMICO

El modelo turístico de ésta Subárea, está basado en la oferta de segunda residencia con una oferta hotelera escasa y dispersa. Así pues se potenciará el uso turístico, de forma general en toda la Subárea y prioritariamente en El Vivero, Venezia y Calarreona

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Se recomienda a las administraciones competentes fomentar los equipamientos culturales, asistenciales y sanitarios, de espacios libres e instalaciones deportivas terrestres así como instalaciones náutico-deportivas en toda la Subárea, a fin de solventar el déficit existente. Se recomienda el fomento de instalaciones de buceo en Cabo de Palos.

En la Laguna del Mar Menor hay distintas islas entre las que destacan, por su gran superficie, la Isla Perdiguera y la Isla del Barón. Dichas islas están situadas, en un entorno netamente turístico, cercano a los núcleos costeros del Mar Menor, por lo que se recomienda el estableciendo de usos turísticos aislados, que tengan en cuenta en su desarrollo y explotación, las especiales condiciones medioambientales del entorno.

En el desarrollo de la normativa sectorial que se promulgue en los espacios protegidos del Mar Menor (PORN) se estudiará la autorización de éstos usos turísticos aislados así como la creación de un centro de buceo e interpretación en su entorno Mediterráneo.

Se recomienda el desarrollo de usos turísticos en Puerto Mayor compatibles con las instalaciones portuarias y con respeto al marco legislativo y normativo de aplicación.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

La congestión existente en esta Subárea, sobre todo en períodos de temporada alta, aconsejan fomentar la intermodalidad en los medios de transporte, por lo que se potenciará el transporte por autobús en La Manga y Cabo de Palos mediante el establecimiento de nuevas líneas.

Igualmente, y como solución a la congestión de tráfico que se produce en La Manga del Mar Menor se recomiendan las siguientes actuaciones:

- Realización de intersecciones a distinto nivel en la vía principal de La Manga.
- Desarrollo de un carril bici en los paseos marítimos que se programen en el litoral mediterráneo y la realización de sendas peatonales en la franja costera de la Laguna del Mar Menor.

- Desarrollo en lo que afecte a esta Subárea del Plan de Terminales de Transporte Público que se establece para todo el litoral, con terminales de bajo coste y de diseño adecuado en La Manga del Mar Menor y Cabo de Palos.

La falta de oferta existente en puntos de amarre en esta Subárea se ha de solventar, a fin de elevar el nivel de la oferta turística, por lo que se recomienda la construcción de un nuevo puerto deportivo (Puerto Mayor), de acuerdo con las "Bases para el plan Regional de Instalaciones para la Náutica Deportiva" y con la concesión ya existente en la actualidad.

2.5.1.6 Propuestas para la Subárea del Arco Norte

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

En el planeamiento de San Javier, la superficie de suelo urbanizable parece insuficiente para atender el ritmo de crecimiento, así pues, se recomienda ampliar el planeamiento en el espacio vacante existente entre San Javier y Santiago de la Ribera, al norte del pasillo de conexión entre ambos núcleos.

La zona más adecuada para el crecimiento de San Pedro del Pinatar, es la existente en el arco nordeste del núcleo, al estar el este y el sur del municipio destinado a un uso agrícola y estar el este ocupado por el LIC de Las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar.

El área natural de expansión en el núcleo de Los Alcázares, es el sector existente al noroeste del núcleo hasta las inmediaciones de la autopista, pues el resto del término municipal está, o destinado al uso de la Defensa o incluido en el Lugar de Importancia Comunitaria de Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Dada la vocación turística de las Directrices y del Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, se busca apuntalar e incrementar la oferta turística existente en esta Subárea, para ello se realizan las siguientes recomendaciones:

- El diagnóstico realizado indica la conveniencia de incrementar la oferta turística en turismo de salud, con desarrollo de balnearios especializados, por lo que se recomienda que se contemple la recuperación de alguno de los balnearios como ejemplo del baño tradicional.
- Mejorar la oferta náutico-deportiva de la Laguna del Mar Menor, prestando especial atención en la mejora de las instalaciones existentes.
- Mejora de la oferta cultural y de ocio con la creación de museos, bibliotecas, salas de exposiciones, teatros, cines, etc. mediante un programa de actuación territorial desarrollado por la Administración Regional encaminado al cumplimiento de estos objetivos.
- Mejorar el equipamiento deportivo y comercial para cubrir los déficits actuales.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Dadas las dificultades existentes, sobre todo en temporada alta, en las comunicaciones viarias entre los núcleos de esta Subárea se recomiendan las siguientes actuaciones:

- Construcción de un enlace interior entre Santiago de la Ribera y Lo Pagán en sustitución de la actual carretera que bordea las playas de ambos núcleos.
- Realización, en la parte que afecta a los núcleos de San Javier, Santiago de la Ribera, Lo Pagán y Los Alcázares, del Estudio de Mejora del Sistema de Circulación, Aparcamiento y Transporte Público Urbano.
- Realización, en la parte que afecta a los núcleos de San Javier, Santiago de la Ribera, Lo Pagán y Los Alcázares, del Plan de Terminales de Transporte Público que se establece para todo el litoral, con terminales de bajo coste y de diseño adecuado.
- Mejora del acceso de la Autopista Cartagena-Alicante a Lo Pagán y La Ribera a través de la F-54 que une dicha Autopista con la antigua N-332.
- Prolongación de la Red FEVE desde Los Nietos hacia el Arco Norte del Mar Menor.

Para facilitar la accesibilidad a La Manga por el norte, y disminuir por ello las congestiones que se dan en sus vías de comunicación, se recomienda estudiar la viabilidad de conectar Lo Pagán con la zona Norte de La Manga a través de líneas marítimas. Se estudiará la elección del emplazamiento más adecuado para la ubicación de las cabeceras, la tipología de buque, el nivel de servicio y la rentabilidad económica y financiera.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

Dado el bajo rendimiento en la depuración de aguas residuales se recomienda a las administraciones competentes que inviertan en este sector.

Para mejorar la calidad de la oferta turística existente y dar un margen para su incremento, se recomiendan las siguientes actuaciones:

- Construcción de una nueva depuradora en San Pedro del Pinatar, así como la ampliación y mejora de la depuradora de Los Alcázares, conforme a lo que se establezca en el Plan General de Saneamiento y Depuración de la Región de Murcia.
- Creación de nuevas plantas de tratamiento de residuos en San Javier, a fin de asegurar el tratamiento adecuado de los residuos sólidos en ésta zona, que se realizarán de conformidad con el "Plan de Residuos Urbanos y no Peligrosos de la Región de Murcia".

2.5.2 Las propuestas para el Área Funcional del Litoral Sur-Occidental.

Uno de los principales objetivos del presente documento es el aumento, de la calidad en la oferta turística en la Región de Murcia; esto se plasma en este Área para los nuevos asentamientos (no será de aplicación a los suelos urbanos y urbanizables sectorizados) en la reserva de una franja de 500 metros, medida desde el límite interior de la ribera del mar, para usos turísticos, situándose fuera de dicha franja la edificación destinada a uso residencial. Esta condición no será de aplicación al espacio comprendido entre San Ginés y La Azohía por la existencia de núcleos consolidados que impedirían su realización.

Dentro de la vocación netamente turística que se quiere dar a este Área, las administraciones competentes fomentarán los equipamientos, servicios y alojamientos turísticos que sean necesarios en Águilas y Mazarrón a fin de mejorarlos en calidad y cantidad.

Se evitará , tanto la calificación de suelo industrial, como la instalación de nuevas industrias, entre el futuro trazado de la Autopista Cartagena-Vera, la Sierra de Las Moreras, la Loma de los Peñones y la línea de costa, no encontrándose incluidas en esta prohibición las industrias agrarias de almacenaje y distribución.

2.5.2.1 Propuestas para la Subárea de Cartagena-Mazarrón

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

La estructura urbana de esta Subárea se configura en torno al Municipio de Mazarrón y a las pedanías de Cartagena.

Debido a la presencia de varios Lugares de Importancia Comunitaria y Zonas de Especial Protección para las Aves, así como de varias zonas de interés geomorfológico y paisajístico al norte, el crecimiento del Puerto de Mazarrón se recomienda que se oriente hacia el Este.

Las urbanizaciones de la Chapineta y la Azohía están creciendo desordenadamente, por lo que se recomienda la regularización de los núcleos consolidados mediante modificaciones de planeamiento y planes especiales.

SISTEMA DEL MEDIO FÍSICO NATURAL

Las actuaciones en el medio físico se concretan en la restauración de la Playa de los Percheles, situada en la pedanía de Cañada Gallego, en la que se busca la potenciación turística del entorno a través del implante de vegetación autóctona y la ejecución de aparcamientos disuasorios, desarrollados mediante un criterio de respeto y adecuación al medio en el que se inserta.

SISTEMA SOCIOECONÓMICO

La economía de esta zona gira en torno a la agricultura y en menor medida al turismo. La agricultura, si bien emplea grandes cantidades de mano de obra, no tiene el suministro de agua asegurado, por lo que no solo su potencial de crecimiento, sino incluso su capacidad de mantenerse, se encuentran en peligro.

A fin de diversificar la economía de la zona, y potenciar al sector industrial y de servicios, se establece una Zona de Actividades Logísticas en torno al municipio de Mazarrón.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

En apoyo a la orientación turística que se quiere dar a esta Subárea, se recomienda la creación de una serie de equipamientos turísticos, culturales y comerciales, destinados a aumentar el atractivo turístico de la zona:

- Potenciación de la Playa de Percheles por medio de la construcción de un equipamiento turístico aislado.
- Mejora de los equipamientos comerciales, culturales, sanitarios y deportivos, campos de golf, por su capacidad para atraer turismo extranjero de calidad.
- Creación de un circuito de yacimientos en la zona de Mazarrón.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

El nuevo desarrollo territorial precisa de buenas infraestructuras de transporte y comunicaciones, que elevan el nivel de la zona donde se encuentran, así pues se proponen las siguientes actuaciones con la finalidad de aumentar la calidad de vida y la accesibilidad de la zona, no solo para los turistas, sino para los habitantes de la misma:

- Mejora de la accesibilidad entre el Puerto de Mazarrón y el núcleo urbano de Mazarrón.
- Desarrollo del Plan de Terminales de Transporte Público, especialmente en el Municipio de Mazarrón.
- Construcción de un puerto deportivo en la Azohía que incremente el número de puntos de amarre en la zona.
- Mejora del sistema de circulación, aparcamiento y transporte público urbano, especialmente en el Puerto de Mazarrón.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

A fin de acondicionar la zona tanto para los desarrollos actuales como para los futuros, se recomienda la mejora de las infraestructuras de la red de saneamiento, coronada con la ampliación de la depuradora de Mazarrón.

2.5.2.2 Propuestas para la Subárea de Águilas-Lorca

SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

El núcleo principal de esta Subárea es el de Águilas; en su entorno cuenta con los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) como Cabo Cope, Cuatro Calas y Sierra de la Almenara, junto a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de igual nombre.

A esto se le une la existencia de zonas que, con importantes valores paisajísticos y geomorfológicos al suroeste y al noreste y a la presencia de una rambla al suroeste, hacen que se recomiende el crecimiento del núcleo urbano de Águilas hacia la carretera de circunvalación y en el entorno de la bifurcación de la carretera de Calabardina y el Garrobillo.

SISTEMA SOCIOECONÓMICO

La economía de esta Subárea gira en torno al sector agrícola, desarrollado de forma intensiva en invernaderos; sin embargo esta zona no tiene el suministro de agua asegurado.

Así pues, el desarrollo económico se debe diversificar gracias a la potenciación del sector turístico, la economía debe enfocarse hacia el turismo; para ello se crea un polo de atracción turística en la zona de Marina Cope, que será objeto de una Actuación de Interés Regional con carácter de actuación estratégica.

Se recomienda el fomento de un alojamiento turístico en la zona de Calnegre.

Se debe fomentar el crecimiento en importancia del sector industrial, para lo cual se prevé el establecimiento de una Zona de Actividades Industriales y Logísticas junto al municipio de Águilas.

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

A fin de potenciar el papel de esta Subárea como polo de atracción turística, se recomienda llevar a cabo los siguientes equipamientos:

- Centro de alto rendimiento deportivo en Marina Cope de conformidad con la legislación estatal en materia de deportes.
- Potenciación del Castillo de "San Juan de las Águilas" desde el punto de vista cultural.
- Fomentar la creación de equipamiento náutico-deportivo en Águilas.
- Fomentar la actividad comercial en Calabardina.
- Potenciación de los equipamientos comerciales, asistenciales, deportivos y lúdicos de Águilas.
- Construcción de un Hospital en Águilas que potencie el servicio que actualmente presta el Hospital Comarcal.

SISTEMA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

A fin de apuntalar el crecimiento en esta Subárea, y con la finalidad de atraer un turismo de calidad, es fundamental contar con unas buenas infraestructuras de transporte y comunicaciones, para ello se recomiendan las siguientes actuaciones:

- Puerto deportivo en la Casica Verde y otro entre el núcleo de Águilas y Calabardina.
- Plan de Terminales de Transporte Público por autobús.
- Creación de instalación portuaria en el entorno de Ramonete (Puntas de Calnegre).
- Mejora del sistema de circulación, aparcamiento y transporte público urbano en Águilas.
- Ampliación y mejora de la carretera D-14 que comunica Águilas con Calabardina.

La Actuación de Interés Regional prevista en la zona de Marina Cope precisará de una mejora sustancial en las comunicaciones, para ello, se realizará un acceso a la Autopista Cartagena – Vera desde la zona donde se desarrolle la Actuación de Interés Regional.

INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO

Tanto para dar cabida a los nuevos desarrollos turísticos, como para mejorar lo ya urbanizado, se recomienda la creación de instalaciones de reciclado y de tratamiento previo de residuos en Águilas de conformidad con el “Plan de Residuos Urbanos y no Peligrosos de la Región de Murcia”.