

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

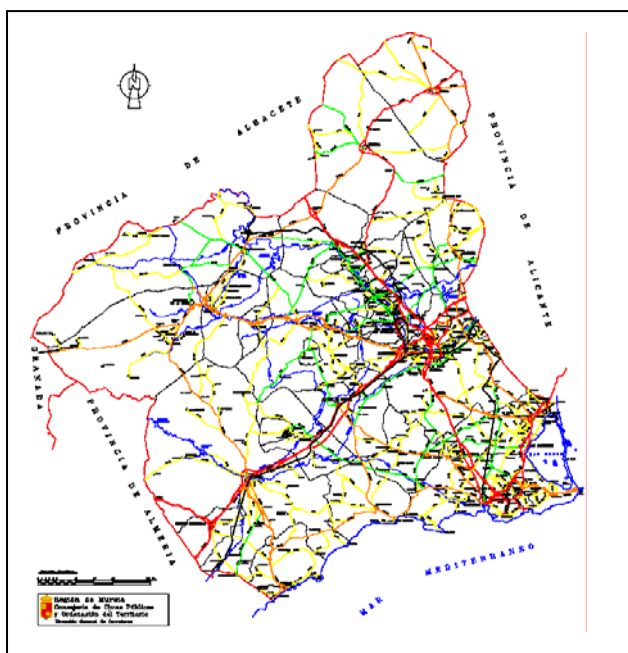
Tradicionalmente se ha atribuido a los sistemas de transporte un efecto de complementariedad, indispensable para potenciar las actividades preexistentes, el dinamismo de los agentes locales y la localización de actividades exógenas que favorezcan el desarrollo regional, y aunque no suponen el motor para el crecimiento del territorio, está claro que las redes de comunicaciones, quizás no sean un factor suficiente pero sí necesario.

1.1. EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN.

1.1.1. Sistema vial

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

La Región de Murcia se ha caracterizado por un atraso histórico en lo que respecta a comunicaciones, en dos ejes básicos: el Corredor Mediterráneo y Madrid, derivado de su situación geográfica periférica y de la falta de suficientes inversiones en infraestructuras.



Dirección General de Carreteras. CARM. 2004

Actualmente esta situación está en proceso de cambio, al completarse la red viaria básica de autovías de la Región, en la que muchos tramos están terminados, y otros se encuentran en fase de construcción o finalización. La red viaria básica de autovías de la Región de Murcia busca garantizar y hacer más eficientes las conexiones con las Comunidades Autónomas vecinas (Comunidad Valenciana, Andalucía y Castilla-La Mancha) a fin de vertebrar el territorio y alcanzar un desarrollo más equilibrado.

Las copiosas inversiones dedicadas al sector durante los últimos años no han alterado sustancialmente la tradicional organización de la red de carreteras. Más que nada han servido para mejorar de forma apreciable ciertos tramos. De ahí que al contemplar los esquemas gráficos que representan la red de carreteras murcianas, se han modificado sus símbolos no su disposición y recorrido, que permanecen casi iguales.

La red básica de comunicación por carretera en la Región de Murcia está compuesta por 3.766 Km., de los cuales 540 Km. son competencia del Estado y 3.226 Km. lo es por parte de la Comunidad Autónoma de Murcia (según estadísticas del Ministerio de Fomento para el año 2003). Los ejes más significativos son los siguientes:

A) Autovía Cartagena-Madrid: La vía que se inicia en Cartagena, se dirige después en dirección Norte, cruzando el Puerto de la Cadena; alcanza la ciudad de Murcia, donde se realizan las correspondientes conexiones con otras vías fundamentales, tanto de interés regional como nacional, así como con todo el entorno urbano y periurbano. Más tarde prosigue también en dirección Norte, discurriendo por las proximidades del Valle del Segura, por su parte oriental, hasta alcanzar los límites provinciales con Albacete.

En el reparto de competencias, entre el Estado y las Comunidades Autónomas, toda esta vía es de entera responsabilidad del primero. A él ha correspondido su construcción y posterior mantenimiento.

Su discurrir coincide en buena medida con lo que ha sido tradicionalmente el camino a Madrid, y que antes constituía la N-301. Desde la perspectiva regional cubre una doble misión: relación con el exterior, así continúa, desempeñando el papel de eje estructurante básico para los intereses regionales. Es la vía que posibilita el acceso desde la costa murciana con el interior de España, la meseta Sur, la capital nacional y, consecuencia del trazado radial predominante, a buena

parte del resto del territorio nacional. Al mismo tiempo tiene una clara función vertebradora interior. En sus más de 100 kilómetros de trazado dentro de Murcia, constituye un eje que atraviesa la región de Sur a Norte, poniendo en contacto algunas de las áreas más pobladas.

Una vez finalizada, y a pesar de su trazado poco rectilíneo por La Mancha, la distancia Madrid-Cartagena, de unos 450 Km. exige, para salvarla un tiempo de aproximadamente cuatro horas de duración, manteniendo velocidades continuadas de viaje en torno a las cifras permitidas, y con niveles de circulación medios, lejos de la saturación. Esto ha supuesto una mejora apreciable para la Región.

B) Autovía del Mediterráneo: Igualmente se trata de otra vía de competencia estatal, con todo lo que ello representa. Su discurrir se produce a través del corredor Prebético, ya utilizado a lo largo de la historia como eje básico de comunicación por el territorio murciano. Su actual trazado, mediante la autovía en funcionamiento, lo hace por las proximidades de la N-340.

De una parte las obras se realizaron con mayor celeridad. A principios de los años noventa esta vía ya permitía el enlace entre Alicante y la capital regional; de esta manera la ciudad de Murcia quedaba enlazada con la red europea de vías rápidas de gran capacidad, con lo que esto significa. El resto, los tramos de Murcia ciudad hasta Puerto Lumbreras, y de ahí las dos vías que se bifurcan hacia Almería y Granada, fueron terminadas unos años más tarde, mediados de los noventa.

La significación de este eje estructurante es clave para la Región. Desempeña, así mismo un doble papel. De un lado sirve para poner en contacto toda la Región, en su parte meridional; aproximando el Valle del Guadalentín y el del Segura (en su curso bajo), articulándolo en torno a la propia capital regional. Así mismo, a través de él, se proyectan otros ramales viales que engarzan con las áreas de la costa. De otro, la trascendencia de este eje sobrepasa los intereses regionales, pues constituye el eje clave de las comunicaciones con la vecina región de Valencia y, por extensión, con todo Levante. Hacia el Sur, se llevan a cabo dos enlaces añadidos, con Almería y Granada. Es un elemento básico de transporte del arco mediterráneo en esta latitud.

C) Autopista Cartagena-Crevillente: Tramo abierto en el año 2001, enlaza las ciudades de Cartagena y Alicante, mejorando la accesibilidad del Mar Menor que hasta ese momento soportaba un tráfico intenso, especialmente durante la estación estival.

El trazado de ésta parte del nudo que enlaza con la autovía que se dirige a La Manga (en las proximidades de El Algar), continuando hacia el Norte, bordea el Mar Menor, por el Oeste; desde allí, confluye con la autovía del Mediterráneo, a la altura de Crevillente. Los kilómetros que circulan en territorio de Murcia son de uso gratuito; en tanto el resto del tramo es de peaje. Tanto el área de Cartagena como la del Mar Menor, en su conjunto, quedan así relacionadas e integradas en las vecinas tierras valenciano-alicantinas con mayor facilidad, y lo que es más importante al aeropuerto de El Altet.

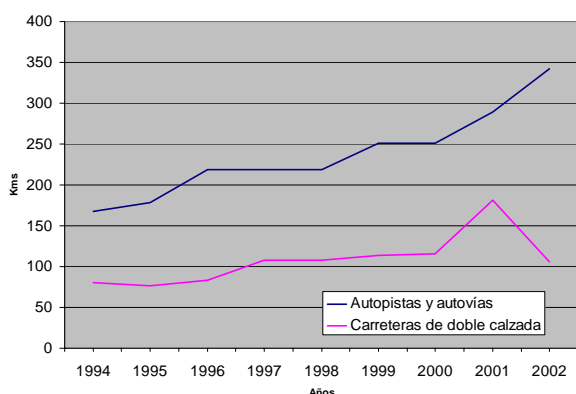
Además de esos tres señalados, las propias autoridades regionales, en el uso de sus competencias, han acometido, o están en proceso, otras obras notables, en aquellos tramos que consideran van a desempeñar igualmente un papel clave para los intereses regionales. En muchos casos se trata de meros apéndices complementarios, estratégicos de autovías en funcionamiento; en otros son obras de mayor envergadura.

D) Autovía Cartagena-La Manga del Mar Menor: Por diversas circunstancias han sido, hasta el momento, las áreas costeras de La Manga, junto con otras playas cercanas al Mar Menor, el principal foco del desarrollo turístico de la Región. Allí se acumulan, con diferencia sobre las demás, el mayor número de viviendas de segunda residencia y de plazas turísticas complementarias. A raíz de construir la autovía Murcia-Cartagena, se emprendieron por parte del Gobierno regional, las obras, para prolongar un ramal de autovía, llevándolo hasta el propio Cabo de Palos, en las puertas de acceso a La Manga. Se utilizó el trazado de otras vías comarcales. La entrada en servicio de esa treintena de kilómetros, en el primer quinquenio de los noventa, representó un paso significativo, a la hora de acercar dichas áreas costeras a sus usuarios. De esa manera, viajar desde Cartagena a La Manga es sólo cuestión de pocos minutos; y desde el conjunto del área urbana de Murcia, se precisa dedicar menos de una hora en tiempo teórico de viaje.

Parece claro que su puesta en servicio está contribuyendo a que esa área prosiga en su camino de acumulación turística. Como toda vía que cumple un marcado sesgo en su utilización, presenta altas variaciones estacionales; en los meses de verano y otros momentos puntuales, se encuentra casi saturada; a la vez que su tráfico es más débil durante el resto del año.

E) **Autopista Venta de la Virgen-San Javier:** La intención que llevó a las autoridades regionales a intervenir en su puesta en servicio, obedece a una lógica parecida a la antes expuesta. Se terminan las obras, en los últimos años noventa. Se trata de adaptar el trazado de la carretera en el trecho que parte desde la Venta de la Virgen, superado el Puerto de la Cadena, enlazando la autovía Murcia-Cartagena, con el núcleo urbano de San Javier. De esta manera, los aproximadamente treinta kilómetros, pueden recorrerse en un tiempo escaso. Con lo cual, desde el área urbana de Murcia a esos espacios del litoral, algo menos de cincuenta kilómetros, precisan una duración de viaje en torno a la media hora.

Evolución de la red de carreteras por categorías en la Región de Murcia. 1994-2002



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

Las costas de Santiago de la Ribera y alrededores del Mar Menor, son los más próximos de Murcia; con esta autovía en servicio se acercan aún más. A parte de la finalidad turística, el conjunto de la comarca del Mar Menor, está registrando durante los últimos tiempos un gran dinamismo económico; esta autovía reforzará ese comportamiento.

Para el conjunto de la región representa una mejora sustancial su accesibilidad. El propio aeropuerto de San Javier, consigue de esa manera, quedar comunicado con el área urbana de Murcia en breve espacio de tiempo.

F) **Autovía Águilas-Lorca:** Ha sido también la Comunidad Autónoma la que ha propiciado su construcción, cuyo último tramo finaliza en el 2000. La distancia que recorre es de poco más de treinta kilómetros. Con este tramo, se enlaza con la autovía del Mediterráneo, desde la ciudad de Lorca hasta esa ciudad costera. Son varios los aspectos que podemos señalar al respecto. De una parte, ese municipio es el más distante de la capital regional, más de 100 Km., con lo cual, la

puesta en servicio del enlace de autovía representa una mejora sustancial en su futura accesibilidad, no sólo de esta ciudad, sino por extensión, de toda su área circundante. El desarrollo turístico de esta porción litoral encuentra de esta forma una ayuda reforzada, cara a un futuro próximo. No conviene olvidar el apreciable auge turístico desarrollado por Águilas y todo su municipio. Este encuentra especial acogida, no sólo del turismo comarcal y regional; también de las comarcas vecinas del interior, pertenecientes a las provincias vecinas de Granada y Almería, ya que estas costas son las más próximas para ellas. De la misma manera, se facilita la salida de las producciones agrícolas, de cierta significación, que vienen desarrollándose en el campo aguileno. De otra, la tradicional relación intensa existente entre la ciudad de Lorca y su entorno, con la costa, encuentra de tal manera una mejora sustancial en sus posibilidades de comunicación. En definitiva, hay que situar la construcción de esta autovía, en ese intento de las autoridades regionales por potenciar todo su litoral; el cual hasta el momento, constituye uno de los vacíos mayores del espacio mediterráneo cercano.

La construcción de este tramo de autovía, se ha realizado sobre el trazado de la antigua carretera N-332, primer trecho desde la costa; y de la carretera comarcal, 3.211, en su segundo trecho, desde Lorca al enlace con la anterior vía. Las mayores dificultades orográficas se centraban en superar las estribaciones de la Sierra de la Carrasquilla y el Cantar. Los otros dos restantes trechos presentaban menores dificultades de esta naturaleza.

G) **Autovía Alcantarilla-Caravaca:** Otra obra emprendida por la Comunidad Autónoma, enlaza la ciudad de Alcantarilla con Caravaca. Su longitud es de poco más de sesenta kilómetros. Se trata de la carretera comarcal 415. Por la dimensión y dificultades que presenta se constituye una obra de mayor envergadura a las realizadas hasta ahora por las autoridades regionales a lo que se le debe sumar la mejora del tramo Caravaca-Moratalla como prolongación de este eje. Las motivaciones subyacentes que justifican este proyecto son:

- Toda la comarca del Noroeste, de la cual la ciudad de Caravaca es su centro urbano más representativo, ha sido un espacio tradicionalmente aislado, en referencia al conjunto regional. El ritmo de crecimiento económico ha sido débil, frente al comportamiento dinámico de otras áreas murcianas; con la construcción de este tramo de autovía, que enlaza Caravaca con la autovía del Mediterráneo, a la altura de Alcantarilla, se

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

intenta superar ese asilamiento tradicional, buscando una situación más propicia para emprender un mejor crecimiento económico.

- La disposición de este tramo también favorece una mejor vertebración de la comarca entre sí, a la vez que representa un enlace, ya señalado, con el conjunto de la red de vías rápidas regionales. Directamente comunica Caravaca, Cehegín, Bullas y Mula; además supone también mejoras apreciables para otros municipios cercanos, como Moratalla, Calasparra, Pliego, Campos del Río y Albudeite.

- Se abre así la posibilidad de acercar e integrar mejor la Región a un amplio territorio, perteneciente a varias regiones vecinas (Andalucía y Castilla-La Mancha). Se trata de un amplio espacio poco poblado, de escaso nivel económico, pero bastante aislado de sus correspondientes y oficiales centros urbanos regionales. Son varios municipios del Norte de la provincia de Granada, los ubicados en la parte colindante de Jaén y de Albacete. Esta autovía puede representar un elemento de succión que propicie el basculamiento de tales comarcas hacia la capital del Segura; aspecto que en otros tiempos pasados era mayor al presente.

Otro eje lo constituye la **Autovía El Palmar-Alcantarilla** o del Reguerón: Este tramo de 9 km. Permite conectar la Autovía Murcia-Cartagena y la Autovía Alicante-Almería, entre el Palmar y Alcantarilla. Su utilidad se centra sobre todo en facilitar el tráfico a fin de reducir el congestionamiento de la Ronda Oeste de circunvalación de Murcia. Su continuidad facilita la conexión con los dos ejes principales de la Región Murcia-Cartagena y Alicante-Andalucía.

En la actualidad, Murcia cuenta con una importante red de autopistas y autovías ya realizadas o previstas, que vinculan ya en la actualidad a la Región con el Eje Mediterráneo y han de mallar, en un futuro inmediato, sus principales ciudades con la Meseta y Madrid, y con el eje costero hasta Alicante. Al aumento constante de la red vial de alta capacidad de la Región de Murcia, se debe sumar las actuaciones previstas en la "Adaptación del Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2000-2006". Una serie de circunstancias ha hecho plantearse a las autoridades regionales la necesidad de aumentar la inversión en infraestructuras de transporte.

Las actuaciones relacionadas con la ampliación de la red de alta capacidad de la Región y adecuación de la red de primer nivel son:



A) **Autopista Cartagena-Vera** (competencia estatal y adjudicada a FCC Construcción, empresa que encabeza el consorcio promovido por el Ministerio de Fomento): El trazado de esta autopista, de 98 Km. y una inversión de 586 millones de euros, representa la prolongación del eje Alicante-Cartagena, de la autopista del Mediterráneo A7, que permitiría completar el corredor costero mediterráneo de la Región de Murcia y enlazar con los centros urbanos de Mazarrón y Águilas, los cuales verán mejorada notablemente sus condiciones de accesibilidad y las posibilidades de conexión con los principales ejes viarios de la Región. La construcción de esta obra se encuentra actualmente en ejecución previéndose su finalización en el año 2007.

B) **Autovía Blanca a Fuente La Higuera** (competencia estatal): Esta nueva autovía, en fase de estudio, por medio de un trazado directo, permitirá unir Murcia con Madrid y Valencia a través de Yecla y Blanca en el Valle de Ricote.

C) **Tercer carril en el Puerto de La Cadena** (competencia estatal): la principal vía de comunicación de Cartagena con el exterior provincial, y de la Huerta de Murcia y Valle del Segura con el litoral Norte se verá así ampliada.

D) **Autovía de la Vega Baja** (Murcia-Orihuela por el Reguerón – competencia estatal-). El objetivo de esta inversión de unos 24 millones de euros, es facilitar la conexión de la ciudad de Murcia con las autovías existentes de Murcia-Cartagena y del Mediterráneo, así como la proyectada Santomera-San Javier. Además tiene el propósito de descongestionar el intenso tráfico reinante en las pedanías del al sur y este de la ciudad.

E) **Conexión Noroeste de A-30 y MU-30** desde Archena (competencia estatal).

F) **Jumilla Límite de Provincia Albacete y Alicante** (competencia estatal). Estos tramos tienen el propósito

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

de contribuir a un doble objetivo; por un lado articular el Altiplano con la capital regional, y por otro, facilitar la conexión rápida a la Comunidad Valenciana y Madrid.

G) Autovía A-7 en Santomera a Autovía AP-37 en San Javier (MU-301)(competencia regional). Esta autovía, en fase de proyecto con una inversión de 120 millones de euros, tendrá unos 40 Km. de longitud y conectará el Altiplano y Vega del Segura con el Mar Menor, constituyendo una ruta alternativa a las existentes. Durante el periodo 2000-2006 se han estado y se realizarán obras de adecuación de su trazado con el objetivo de transformarla en una vía rápida.

H) Autovía Alhama-Campo de Cartagena (Mar Menor) (competencia regional): Este proyecto viene a reforzar las conexiones entre el área de Cartagena y el Mar Menor con la Autovía Alicante-Almería y los municipios del centro de la Región (Alhama, Totana, Lorca), facilitando las conexiones en diagonal a través de Fuente Álamo. El trazado definitivo se encuentra en fase de proyecto con un horizonte aproximado de realización en el 2005 y un coste de más de 148 millones de euros, a cargo de la Consejería de obras Públicas.

I) Autovía A-7 en Totana a Mazarrón (C-3315) (competencia regional): La puesta en marcha de este proyecto de 25 Km. es complementaria a la Autovía Cartagena-Vera y a la autovía Lorca-Águilas, dado que permitirá reforzar la conexión entre la costa murciana a la altura de Mazarrón y la Autovía A-7 con una inversión de 65 millones de euros. Esta actuación que partirá desde la autovía en Alhama de Murcia al Mar Menor en una nueva vía hasta Mazarrón, permitirá construir la variante de Mazarrón y crear una vía de gran capacidad entre Mazarrón y Puerto de Mazarrón. Este tramo potenciaría la zona de Mazarrón y Puerto de Mazarrón como zona turística de ámbito comarcal (Alhama y Totana), así como destino de ámbito nacional e internacional.

J) Desdoblamiento C-3314 Tramo urbano de Yecla (competencia regional).

L) Desdoblamiento del enlace Autovía de Cartagena con General Electric (competencia regional).

Por otra parte es cada vez más necesario el desarrollo de las infraestructuras viarias adecuadas para la vertebración y desarrollo interior de las dos grandes áreas urbanas de la Región:

- El Área Metropolitana de Murcia cuya red viaria de alta capacidad debe ser desarrollada por una serie de

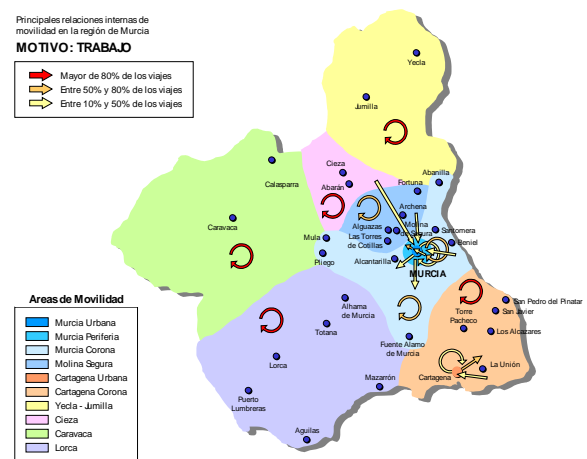
actuaciones en la zona del Reguerón y del eje Yecla San Javier en el tramo entre Santomera y Beniel (MU 303, MU 301).

- El desarrollo de una red de acceso adecuada a Cartagena y su campo para lograr una vertebración adecuada entre Cartagena y sus pedanías colindantes y municipios limítrofes (MU 332-1, MU-602, MU 311, etc.) con un incipiente grado de metropolitanización.

Por último, indicar las características de la movilidad regional que se presenta en el plan del suelo industrial:

- La actividad turística se consolida como unos de los sectores importantes del crecimiento económico regional. El área de la costa como una de las grandes zonas de desarrollo y atractivo turístico y medioambiental cuya inserción en las dinámicas regionales está garantizada.

- Las comarcas del Noroeste y de Mula aparecen alejadas de la dinámica económica del espacio central. Se presenta la necesidad de integrar las áreas extremas Noroeste y Altiplano en las otras dinámicas regionales, tanto con el centro regional metropolitano, como con las zonas de costa del Litoral y el Mar Menor y del Valle del Guadalentín.



Dirección General de Carreteras. CARM

De todo ello se deduce que el modelo de red viaria regional ha ido experimentando en los últimos años una reducción de las carencias más básicas de desarrollo de la red principal y radial, y que queda pendiente en el corto y medio plazo el desarrollo de una red mallado de

interconexión y de integración de las distintas áreas regionales, y de vertebración territorial interior de las áreas regionales más dinámicas.

Índices de la red viaria en la Región de Murcia. 2003.

	Red total/ Km ² Superficie	Red total /1000 hab.	Vehículos parque/red total	Vehículos parque/1000 Hab.
R. Murcia	0.33	2.97	202.28	600.21
España	0.33	3.85	152.92	589.21

Fuente: D.G. Programación Económica. Ministerio de Fomento.

Los datos estadísticos presentados por el Ministerio de Fomento muestran que la Región de Murcia se encuentra dentro de la media nacional atendiendo a la densidad de su red viaria por la superficie, obtiene valores superiores a la media con respecto a la tasa del parque automovilístico en relación a su población y superficie. Sin embargo, presenta un valor desfavorable ante la variable red vial por cada 1000 habitantes, a causa del rápido crecimiento de la población murciana.

1.1.2 Transportes.

La evolución del transporte permite una mayor movilidad de los viajeros, y por tanto cada vez más población tiene un acceso rápido a la práctica de actividades relacionadas al turismo y ocio. Los transportes constituyen la base del turismo. La red de vías de comunicación y transportes son un elemento clave a la hora de la potenciación de nuevos enclaves turísticos, sobre todo, debido al auge experimentado por el turismo interior. Dependiente de este elemento, el papel de la accesibilidad es determinante en la organización de los flujos turísticos.

La existencia de recursos turísticos naturales o culturales no es suficiente para que esta actividad cobre importancia económica, ya que es necesario desarrollar un conjunto de acciones, en este caso, de dotación de una infraestructura adecuada de apoyo de accesos y comunicaciones para la economía regional en general y para el sector turístico en particular.

1.1.2.1. Infraestructuras Ferroviarias.

La red de infraestructuras de las vías férreas en funcionamiento en La Región se encuentra en una situación deficitaria dentro del panorama nacional: carencia de vías electrificadas, ausencia de una doble vía en los tramos y la inexistencia de un mallado que alcance el territorio regional.

En la Región se encuentra en funcionamiento 260 Km. de vía, lo que representaba una densidad de 45 Km² por cada kilómetro de vía y que unido a la densidad de población de la Región arrojan un promedio bajo, hablándose de infradotación de este medio. Con el actual nivel de servicio el ferrocarril está dejando de ser un competidor activo en el mercado de transporte y viene quedando limitado.

En la actualidad, los tramos de mayor relevancia son los siguientes:

- Cartagena-Murcia-Madrid: Se trata de un tramo de 113,5 Km. a lo largo de nuestra Región, con el ancho convencional español (1,67 mts.), línea no electrificada y trazado muy sinuoso. Se puede considerar como una infraestructura obsoleta.
- Murcia-Alicante y Murcia-Lorca-Águilas: Este trazado cubre el servicio a lo largo del litoral mediterráneo. Comparte las mismas características de la línea anterior. La línea de Murcia-Lorca-Águilas forma parte de la conexión con Andalucía, interrumpida, y su situación se debe replantear al estar decidida la mejora del Corredor Mediterráneo.
- Cartagena-Los Nietos: Este tramo tiene la finalidad de cubrir las necesidades de enlace entre poblaciones del Mar Menor con Cartagena. Con una longitud de 19,5 Km. y un ancho de vía europeo o vía estrecha.
- Otros trazados de reducidas dimensiones son:
 - Ramal de Cartagena-Escombreras: Línea de 14,4 Km. de largo que da servicio a las industrias petroquímicas del Valle de Escombreras.
 - Instalaciones portuarias de Cartagena: Línea de 1 Km. de longitud.
 - Instalaciones en el puerto de Águilas.

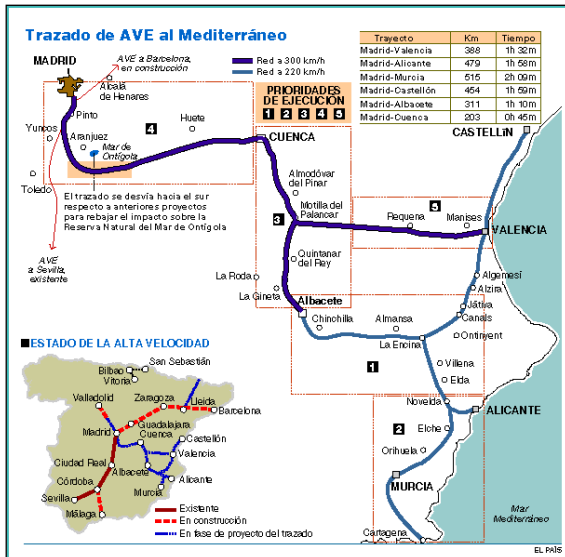
Red de Alta Velocidad Española:

La infraestructura ferroviaria se ampliará en breve con la incorporación de la línea de alta velocidad (AVE), lo que constituirá un elemento más de dinamización económica para la Región. El transporte ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías va a adquirir mayor importancia en los próximos años, debido al impulso que se está dando desde las diferentes administraciones a este modo de transporte como alternativa a la carretera. Además, el transporte de viajeros en Alta Velocidad ha demostrado ser altamente competitivo en trayectos de media distancia (400-700 Km.), como es el caso de las distancias existentes entre Murcia y los principales núcleos del país (Madrid, Valencia y Barcelona).

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

La integración de la Región de Murcia en la red nacional de Alta Velocidad supone la mejora de las comunicaciones con el centro peninsular y el corredor mediterráneo. Con la propuesta de conexión a Andalucía (Almería-Granada) se completaría este proceso de integración en una de las áreas de mayor desarrollo turístico.



Fuente: Diario El País. 2001.

La Región de Murcia va a tener una conexión mediante Alta Velocidad con Madrid antes del 2020, año previsto para que concluya los objetivos fijados por el actual Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. El trazado previsto enlazará la Región de Murcia con la línea de Altas Prestaciones de la Comunidad Valenciana (AVE del Levante) para llegar a Madrid. Así mismo se encuentra muy avanzado el Estudio de los trazados y corredores de continuidad de la red de Alta Velocidad hacia Cartagena y Lorca, con actuaciones previstas de desdoblamiento de las líneas. Con la conexión a la red de Alta Velocidad, las previsiones proporcionan una cifra de demanda superior a 1,5 millones de viajeros al año.

Tiempos estimados para la nueva variante con origen Madrid

Destino	Tiempo estimado
Valencia	1 h. 25 min.
Alicante	1 h. 45 min.
Murcia	1 h. 55 min.
Castellón	1 h. 50 min.
Cuenca	45 min.
Albacete	1 h. 10 min.

Fuente: Región de Murcia Digital.

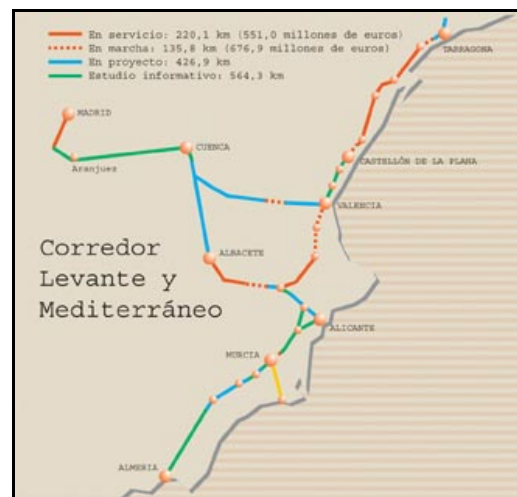
Por lo que respecta a la conexión con el corredor Mediterráneo, está previsto que todo él sea adaptado para

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

Tiempos estimados para la nueva variante con origen Barcelona

Destino	Tiempo estimado
Castellón	1 h. 50 min.
Valencia	2 h. 20 min.
Alicante	3 h. 20 min.
Murcia	3 h. 30 min.

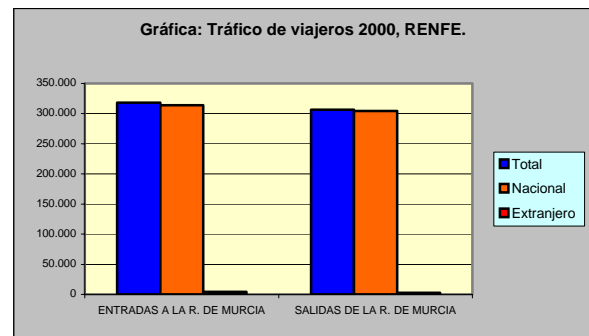
Fuente: Región de Murcia Digital.



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2004.

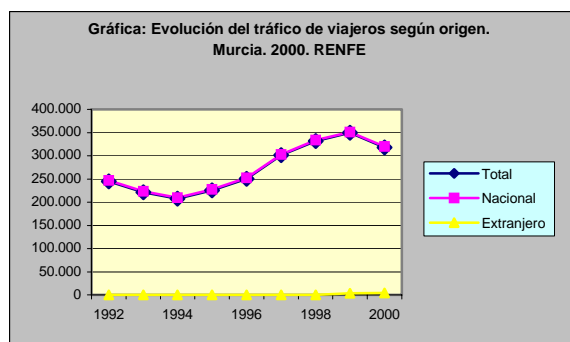
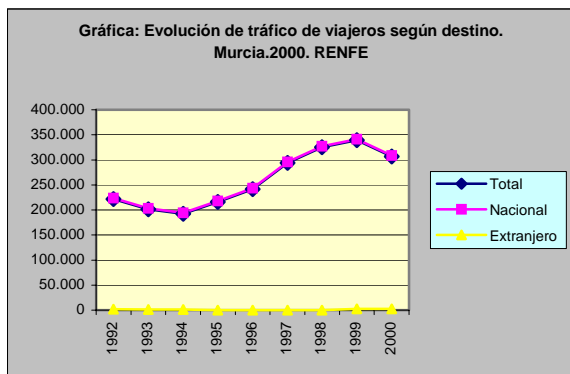
Red Regionales y de Cercanías:

Este servicio se basa sobre las dos líneas más relevante de la Región de Murcia, ya mencionadas anteriormente, Cartagena-Murcia-Madrid, y Murcia-Alicante y Murcia-Lorca-Águilas.



III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.



Los resultados de estos gráficos indican que prácticamente la totalidad de los viajeros (casi 600.000 pasajeros entre salidas y entradas) utilizan el ferrocarril para destinos nacionales siendo poco relevante las entradas y salidas al extranjero. Además se observa como en los últimos años el número de pasajeros ha descendido.

La primera de las líneas, Cartagena-Murcia-Madrid, dispone de un servicio de 6 talgos en dirección Madrid y otros 5 en dirección Murcia. Para este trayecto se contabilizó 509.025 pasajeros en el año 2003, según las estadísticas presentadas por la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte. No obstante desde enero hasta septiembre de 2004 el corredor Cartagena- Murcia Madrid fue usado por 364.786 viajeros, siendo la tasa de variación interanual un -6,7% con respecto el año anterior. La duración de los trayectos sobrepasa las cuatro horas desde Murcia a Madrid y un poco más desde Cartagena.

El siguiente trayecto regional es el denominado eje mediterráneo de Murcia-Alicante-Valencia-Barcelona. Las conexiones desde Cartagena a Barcelona se realizan a través de tres ferrocarriles (Arco, Mare Nostrum y Talgo) diarios de ida y vuelta, y un servicio en Domingos. La duración del trayecto es de 7 horas. Con mayor número de servicios se encuentra el enlace entre Murcia y Alicante con 20 viajes de ida y vuelta, aunque con una duración excesiva de 1.20 horas en tan solo 80 Km.,

debido a las numerosas paradas. Este trayecto contabilizó en el año 2003 un número total de viajeros de 2.760.000, incrementando en 300.000 personas con respecto el año anterior. Sin embargo para el 2004 se presenta un descenso de pasajeros del 4.7% con respecto al 2003.

Corredor Cartagena-Murcia-Madrid y Cercanías.

	Cartagena-Murcia-Madrid	Murcia-Águilas	Lorca-Águilas	Murcia-Alicante
Año/Mes	Núm. de Viajeros			
1994	296.962			
1995	335.863			
1996	392.804			
1997	446.652			
1998	495.698		129.891	
1999	522.839		122.982	
2000	53.814	1.231.000	129.866	2.430.000
2001	50.111	1.395.000	135.254	2.638.000
2002	44.804	1.282.000	127.858	2.412.000
2003	41.413	1.601.000	190.090	2.760.000
2002				
Octubre	46.466	144.000	12.078	275.000
Noviembre	41.827	130.000	11.147	265.000
Diciembre	47.011	117.000	12.860	240.000
2003				
Enero	40.238	124.000	10.396	239.000
Febrero	36.530	121.000	7.567	232.000
Marzo	40.759	140.000	14.500	254.000
Abril	46.443	131.000	12.076	234.000
Mayo	43.649	139.000	15.317	255.000
Junio	41.505	134.000	19.926	239.000
Julio	48.404	153.000	32.365	187.000
Agosto	47.890	117.000	31.094	140.000
Septiembre	45.600	118.000	11.551	215.000
Octubre	40.671	149.000	11.221	269.000
Noviembre	37.252	142.000	11.538	256.000
Diciembre	40.084	133.000	12.539	240.000
2004				
Enero	36.000	129.000	10.797	234.000
Febrero	36.557	133.000	13.556	239.000
Marzo	34.326	106.000	12.197	193.000
Abril	40.785	125.000	11.725	227.000
Mayo	38.105	140.000	14.175	253.000
Junio	39.863	132.000	19.037	239.000
Julio	44.719	-	-	-
Agosto	48.647	-	-	-
Septiembre	45.784	-	-	-
Ac. último mes 03	391.018	789.000	79.782	1.453.000
Ac. último mes 04	364.786	765.000	81.487	1.385.000
% variación	-6,7	-3,0	2,1	-4,7

Fuente: Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte. Datos RENFE. 2004

En lo que se refiere al transporte de cercanías, aparte del trayecto Murcia-Alicante, también se incluyen los siguientes: Murcia-Lorca; Lorca-Águilas y Cartagena-Los Nietos.

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

El primero de estos trayectos se realiza mediante 16 trenes diarios en ambos sentidos con una duración de 55 minutos para cubrir la distancia de 60 km. Presenta una disminución de viajeros como resultado de la competencia por carretera de los nuevos accesos a Águilas.

El trayecto Lorca-Águilas cuenta con un servicios de 3 trenes en ambos trayectos y un número de usuarios que alcanzo en el 2003 una cifra de 190.000 pasajeros, cifra que se incrementa hasta 1.600.000 pasajeros si el trayecto realizado es Murcia-Águilas. Actualmente es la única línea que presenta un ascenso en el número de pasajeros.



Fuente: RENFE.

Por último, el trayecto Cartagena-Los Nietos, a través de los trenes FEVE, mantiene un servicio diario de casi una treintena en ambos sentidos. La duración de trayecto es de 30 minutos. El número de viajeros se situó, según Memoria Anual FEVE 2003, en 510.722, cifra inferior a años anteriores.

Se considera del máximo interés reforzar el servicio de cercanías y regionales, proceder al acondicionamiento de estaciones y suprimir pasos a nivel.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) se propone actuar sobre tres ejes principales de actuación dentro de las fuertes inversiones de ferrocarril previstas en todo el Estado para los próximos años. El Ministerio de Fomento ha presentado recientemente un esquema de las actuaciones en materia de infraestructuras ferroviarias, a las que se destinaran 234,50 millones de euros provenientes del Programa Operativo Integrado de la Región de Murcia 2000-2006 (Poirm). Estas actuaciones aportaran unos accesos cómodos y rápidos a las grandes ciudades de la Región, Murcia, Cartagena y Lorca, y a puntos turísticos litorales, Mar Menor y Águilas.

- La nueva línea de Alta Velocidad que une el corredor Madrid-Cuenca-Valencia-Alicante-Murcia que supondrá una significativa mejora de las conexiones de la Región con el Centro peninsular y con la Comunidad Valenciana.
- A partir de 2009 se iniciará el cambio del ancho de las vías férreas.
- Se plantea actuar sobre la vía convencional, la infraestructura, la electrificación y la señalización. Se encuentra en fase de estudio la electrificación de toda la red ferroviaria convencional.
- Supresión de los pasos a nivel. En la Región existen 112 pasos a nivel, se está actuando en 90 pasos, estando 57 en fase de estudio, 14 en proyecto y 19 en obras.
- La reapertura del corredor mediterráneo hacia Almería y Granada, y su modernización y electrificación para conectar Murcia y Andalucía oriental con la Comunidad Valenciana.
- La mejora de la conexión de Murcia con Albacete a través de la variante de Camarillas. Actualmente se encuentra en fase de ejecución previendo su puesta en funcionamiento a corto plazo.
- En fase de ejecución la variante del Reguerón que supone la mejora de la conexión con Alicante. Constituye el acceso de Murcia a la línea Madrid-Levante por el corredor del Reguerón, con un presupuesto de 51,45 millones de euros.
- Este Plan incluye la Línea ferroviaria Cartagena-Chinchilla que comunicará la Región con Albacete a través de Cieza en un tiempo estimado de dos horas y media, a una velocidad máxima de 250 Km./h, con un trazado de vía desdoblada y electrificada.
- Fase de estudio para la conexión Murcia-Cartagena con el propósito de renovar la vía.
- Fase de estudio para la prolongación de la línea FEVE Cartagena – Los Nietos. Una acción que contribuiría al desarrollo turístico del área de Cabo de Palos y del Mar Menor con la prolongación de esta línea hasta esos destinos. De esta forma se transformaría esta área, combinando el uso turístico que en la actualidad tiene con un incremento del uso residencial.

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

1.1.2.2. Infraestructuras Aeroportuarias.

En la Región de Murcia existe un único aeropuerto, el de San Javier, que se encuentra limitado para el movimiento de pasajeros pues tiene un uso y finalidad preponderantemente militar (el Real Decreto 1167/1995 de 7 de julio estipula sobre el régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil. Así pues, el aeropuerto comparte pistas con la Academia General del Aire). Otro aeropuerto, la Base Aérea de Alcantarilla, solo desempeña funciones militares. Esta situación propicia la utilización mayoritariamente del aeropuerto del Altet en Alicante. Además de esta limitación se le añade la deficiencia de no estar integrado dentro de las redes de transporte público regionales.



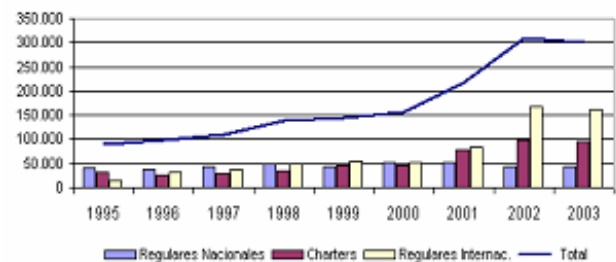
Estas limitaciones actúan indudablemente en la capacidad de competir de sus empresas y reducen drásticamente la demanda turística.



Pese a esta situación, el número de pasajeros que viaja a través del aeropuerto de San Javier sigue creciendo significativamente. Incremento debido en gran medida a los vuelos regulares internacionales, puesto que los regulares nacionales y los charter representan un menor

número de pasajeros. Para el año 2004, según fuentes de AENA, el número de viajeros ha alcanzado una cifra de 848.037, lo que supuso un incremento del 53% respecto al año anterior, y en enero de 2005, el número de pasajeros alcanzó los 66.383 pasajeros, lo que supone un aumento de más del 40% con respecto al mismo periodo del año pasado, estimándose 1.200.000 pasajeros para el año 2005. El incremento es debido en gran medida a los vuelos regulares internacionales, registrándose una ligera caída del número de pasajeros en vuelos regulares nacionales. (Véase apartado III.6.1. Afluencia Turística y Comportamiento de la Demanda).

MOVIMIENTO DE PASAJEROS



Fuente: Anuario Estadístico de la CARM. Aeropuerto de San Javier

Evolución tráfico de pasajeros y variación porcentual en el Aeropuerto de San Javier.2000-2004.

2000	2001	%01/00	2002	%02/01	2003	%03/02	2004	%04/03
155.266	215.577	39.42	309.338	44.11	546.541	74.6	838.799	53

Fuente: AENA. Aeropuerto de San Javier.

Según el estudio realizado por AENA se espera que esta tendencia siga manteniéndose:

Previsión de tráfico. Prognosis actualizadas a febrero de 2004.

2005	2010	2015
1.260.000	1.580.000	1.910.000

Fuente: AENA, Departamento de Prospectivas, Dirección de Planes Directores

Tradicionalmente, el número de enlaces servidos con otros aeropuertos nacionales e internacionales ha sido reducidos, todos ellos sometidos al horario comercial o civil. Solo se mantiene vuelos regulares con Madrid, Valencia y algunas ciudades europeas como Londres, Roma, Frankfurt, Munich, etc. Por el contrario, el Altet mantiene un mayor número de enlaces con un horario más amplio, lo que motiva la utilización de éste para los desplazamiento de muchos murcianos.

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Destinos desde aeropuerto de San Javier.

Aeropuertos	Ciudad	País
BARCELONA	BARCELONA	ESPAÑA
MADRID /BARAJAS	MADRID	ESPAÑA
PALMA DE MALLORCA	PALMA DE MALLORCA	ESPAÑA
HELSINKI /HELSINKI-VANTAA	HELSINKI	FINLANDIA
DUBLIN	DUBLIN	IRLANDA
SHANNON	SHANNON	IRLANDA
ROMA/ CIAMPINO	ROMA	ITALIA
BERGEN/FLESLAND	BERGEN	NORUEGA
OSLO	OSLO	NORUEGA
TRONDHEIM /VAERNES	TRONDHEIM	NORUEGA
BIRMINGHAM /INTERNACIONAL	BIRMINGHAM	REINO UNIDO
GLASGOW /PRESTWICK	GLASGOW	REINO UNIDO
LEEDS /LEEDS-BRADFORD	LEEDS	REINO UNIDO
LONDRES /LUTON APT	LONDRES	REINO UNIDO
LONDRES /STANSTED	LONDRES	REINO UNIDO
LONDRES/GATWICK	LONDRES	REINO UNIDO
MANCHESTER /INTERNACIONAL	MANCHESTER	REINO UNIDO
MANSTON /KENT INTERNACIONAL	MANSTON	REINO UNIDO
NOTTINGHAM/EAST MIDLANDS	NOTTINGHAM	REINO UNIDO
SOUTHAMPTON /EASTLEIGH	SOUTHAMPTON	REINO UNIDO

Fuente: AENA. Aeropuerto de San Javier 2005.

Compañías aéreas que operan en San Javier.

BRITISH AIRWAYS	BRITISH MIDLAND
EUJET	FLYBE
IBERIA	JET2.COM
MY TRAVEL LITE	NORWEGIAN AIR SHUTTLE
RYANAIR	

Fuente: AENA. Aeropuerto de San Javier 2005.

El horario operativo es el siguiente: en invierno; de 7.30 hora local a 8.15 y de 15.00 a 22.30 de lunes a viernes; de 8.00 a 22.30 los sábados, domingos, festivos y Navidad. En verano: de 7.30 a 8.15 y de 15.00 a 22.30 de lunes a viernes; de 8.00 a 22.30 los sábados, domingos, festivos, Semana Santa y entre el 15 de julio y el 1 de septiembre.

La accesibilidad al aeropuerto es buena para los mayores centros de población, Cartagena se encuentra a 36 Km. y Murcia a 51 Km. de San Javier, y gracias a la red de autovías y vías rápidas realizadas a mediados de los 90 ha rebajado el tiempo de llegada a menos de una hora. Mayor dificultad tienen las poblaciones del Valle del Guadalentín, Noroeste y Altiplano, localidades que emplean entre 1 y 1.30 horas.

Con respecto a los servicios ofrecidos por el aeropuerto, destacan tiendas, cafeterías y restaurantes, alquileres de coches, touroperadores, servicios bancarios, puntos de información, equipajes y otros (policía, consignas, objetos perdidos, zona de recreo infantil, etc.).

En los últimos años AENA y el Ministerio de Fomento ha desarrollado y tiene previstas una serie de actuaciones con el fin de dotar al aeropuerto de San Javier de las infraestructuras e instalaciones que permitan atender un adecuado nivel de seguridad y calidad la demanda del tráfico aéreo. Destacan entre estas actuaciones la construcción de una pista paralela a la ya existente para uso de la Academia General del Aire y de una calle de rodaje paralela a la nueva pista, así como la construcción de una nueva torre de control. En junio de 2004 se inauguró la ampliación del edificio Terminal, que dispone así de 1.100 metros cuadrados más para su zona de llegadas. Se han instalado dos nuevos hipódromos de recogida de equipajes, así como cuatro locales para empresas de alquiler de vehículos y cinco comerciales.

Pese a los esfuerzos realizados para modernizar las capacidades del aeropuerto de San Javier, son numerosos los estudios que indican la necesidad de la creación de un aeropuerto regional para satisfacer las demandas de los viajeros.

Actualmente existe un proyecto para poner en marcha un nuevo aeropuerto comercial en la Región. La constitución en el año 2001 de la Sociedad para el desarrollo del nuevo aeropuerto regional de Corvera-Valladolises, en el área del Campo de Murcia, abre una nueva etapa en el desarrollo de una infraestructura propia de comunicación nacional e internacional para la Región, cuya construcción está prevista para el 2007. Además esta necesidad queda manifiesta por la Resolución del 6 de Abril de 2004, de la Secretaría General de la Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de marzo de 2004, por el que se declara como Actuación de Interés Regional, la implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. La justificación de este proyecto es ampliar las posibilidades de la Región de Murcia como destino turístico, tanto para visitantes procedentes de países europeos como de otras comunidades españolas y garantizar una auténtica red intermodal del transporte en el territorio regional.

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

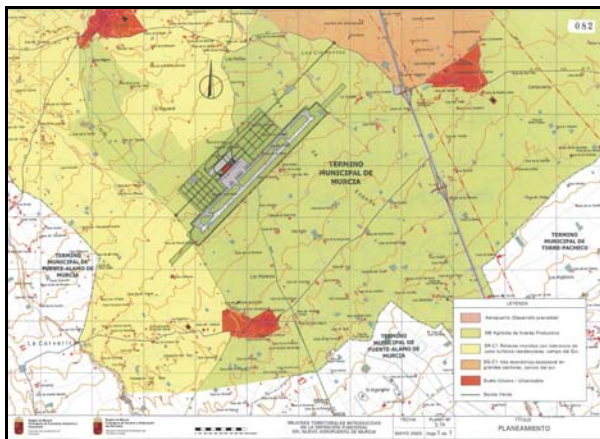
1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

En el Plan Director del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia se plantea dos fases: la primera fase o fase inicial tendrá las infraestructuras e instalaciones para el tránsito de 1.500.000 pasajeros anuales; la segunda o desarrollo previsible consistirá en dotar las instalaciones necesarias para 3.000.000 de pasajeros anuales. La fecha de inicio prevista para que se construya las infraestructuras de la primera fase será a partir del 2007 con un plazo de ejecución de 24 meses, según la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes; en el 2020 o cuando se alcance la cifra de 1.500.000 de pasajeros anuales entrará en construcción la segunda fase.

Características del nuevo aeropuerto regional.

	Iniciales	Ampliaciones previstas
Pista:	3.000 m x 45 m	4.000 m
Plataforma:	101.724 m ²	145.924 m ²
Edificio Terminal:	12000 m ²	19.000 m ²
Aparcamiento de vehículos:	31.000 m ²	52000 m ²
	Iniciales	Desarrollo previsible
Aviones por año:	15.250	29.630
Pasajeros por año:	1.500.000	3.000.000
INVERSIÓN TOTAL:	105.739.086 EUROS	

Fuente: Región de Murcia Digital.



Previsiones de tráfico del nuevo aeropuerto regional.

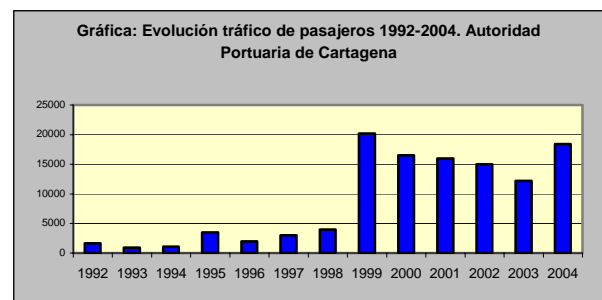
	2.010	2.015	2.025	2.030
Pasajeros	1.000.000	1.500.000	3.000.000	3.500.000
Aeronaves	8.282	15.247	16.976	24.878

Fuente: Plan Director del aeropuerto de la Región de Murcia 2002

1.1.2.3. Infraestructuras Portuarias.

Las infraestructuras portuarias están formadas por 19 puertos, 16 de ellos considerados puertos pesquero-deportivos (Águilas – con dos puertos-, Cabo de Palos, Mazarrón, Dos Mares, Islas Menores, Los Alcázares, Los Nietos, Los Urrutias, Mar de Cristal, San Pedro del Pinatar, Tomás Maestre, Águilas Dársena-Deportiva, Escombreras, La Isleta, Lo Pagán, Dársena Deportiva de Mazarrón) o embarcaderos (La Ribera y el Centro de Alto Rendimiento del Mar Menor Infanta Cristina), (véase el apartado III.4.4.3.4. Puertos Deportivos y Clubes Náuticos) y el Puerto de Cartagena, siendo este último, el puerto cuya actividad tiene una verdadera incidencia turística, como punto de entrada de turistas. Los otros puertos de la Región, Águilas, Mazarrón, San Pedro del Pinatar, Cabo de Palos, etc., no alcanzan un ámbito regional en su actividad centrándose en la función pesquera. No obstante, la localización de estos puertos, en zonas turísticas, permite la creación de instalaciones para llevar a cabo actividades recreativas, compartiéndolas con la pesca.

El Puerto de Cartagena es considerado como puerto regional y constituye un importante nodo de transporte de la Región. Aunque la mayoría del tráfico que recibe el puerto deriva de las mercancías necesarias de las que depende la industria pesada, durante los últimos años el número de cruceros recreativos, y por lo tanto de pasajeros, ha ido incrementándose alcanzando un record histórico de 20.375 pasajeros en 1999 para ir reduciendo esta cifra a 18.401 en el año 2004, según la Autoridad Portuaria de Cartagena.

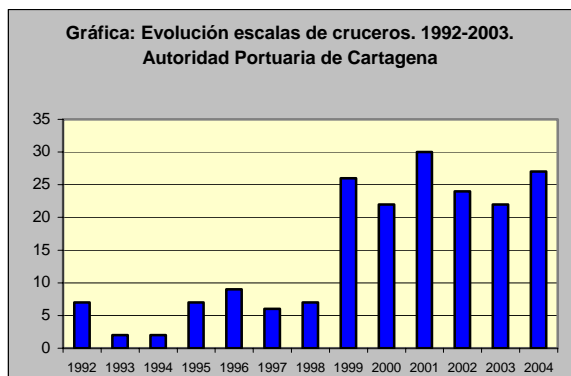


Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena.

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Durante los últimos años, se está asistiendo a un aumento de los cruceros turísticos en el Mediterráneo, y el puerto de Cartagena no es ajeno a esta tendencia, prueba de ello son las escalas cada vez más frecuentes. Por este motivo, la Autoridad Portuaria decidió hacer una apuesta firme a favor de este tráfico, facilitando y creando las instalaciones necesarias para el atraque de tipo de buques, permitiendo de esta forma tanto a los barcos como a los pasajeros acceder al puerto y a la ciudad.



Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena.

Según la Autoridad Portuaria, el número de cruceros atracados han sido de 192 en el periodo 1992-2004, escalas realizadas por 62 buques distintos de 34 navieras y operadores de cruceros. Para el año 2005 está previsto la visita de 33.500 pasajeros y la escala de 41 buques o cruceros.

Previsión de cruceros 2005.

FECHA	BUQUE	OPERADOR
ENERO	Aidacara	Seetours
	Aidacara	Seetours
	Aidacara	Seetours
FEBRERO	Aidacara	Seetours
	Aidacara	Seetours
MARZO	Aidacara	Seetours
	Aidacara	Seetours
ABRIL	Paloma I	Hansa Touristik
	Aidacara	Seetours
	Athena	Classic Internat. Cruises
	Arcadia	P&O Cruises
MAYO	SeaDream II	SeaDream Yacht
	Ocean Village	Ocean Village
	Silver Cloud	Silversea Cruises
	Hebridean Spirit	Hebridean Island Cruises
JUNIO	Paul Gauguin	Radisson Seven Seas
	Westerdam	Holland America
	Oceana	P&O Cruises

Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena. 2005

El proceso de transformación de la ciudad de Cartagena que le permitirá ofertar nuevos equipamientos culturales y recreativos, la labor del Consorcio Cartagena, Puerto de

Culturas (integrado por la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de Cartagena, la Autoridad Portuaria, la Confederación de Empresarios de Cartagena, la Cámara de Comercio de Cartagena y la Universidad Politécnica, y abierto a la iniciativa privada), junto con la actividad desarrollada por la Autoridad Portuaria de Cartagena, pretende situar a Cartagena como uno de los principales destinos turísticos aprovechando su amplia oferta cultural y patrimonial.

El Puerto de Cartagena tiene una Terminal para cruceros ubicada en la parte exterior del Puerto Deportivo, próxima al centro de la ciudad. Las instalaciones de ésta cuenta con aparcamientos para autobuses, parada de taxis, puntos de información, y otros servicios necesarios para los turistas. Además la Terminal se encuentra conectada al Muelle de Alfonso XII, zona comercial, lúdica y cultural, continuando con el Plan de integración Puerto-Ciudad.

En el Puerto de Cartagena se inició la construcción de una nueva dársena para yates de lujo que estaría terminada para finales de 2004. Otros proyectos planteados para el presente año 2005, son la reconstrucción del antiguo Club de Regatas de Cartagena, la instalación de una dársena deportiva al sur del dique de Curra, y construir nuevos muelles en la zona del Espalmador para apoyar a las labores que se llevan a cabo en la parte del Muelle Alfonso XII correspondiente a la parcela del Auditorio Municipal.

1.1.2.4. Otros: Estaciones de Autobuses, taxis y coches de alquiler.

La necesidad de transporte público se hace imprescindible para aquellos visitantes que han llegado a la Región a través de medios de transporte como el ferrocarril, avión o cruceros. Los servicios de transporte público tienen una destacada función que se relaciona de manera directa con el asentamiento de la población en el territorio. Sobre todo, con el asentamiento en determinadas comarcas, que reciben una oferta de servicios muy potente, asegurando la movilidad de los habitantes por los diversos motivos que explican sus desplazamientos: trabajo, estudio, compra, servicios, ocio.

La Región cuenta con ocho estaciones de autocares en las siguientes localidades: Cartagena, Cieza, Jumilla, Lorca, Molina de Segura, Murcia, San Pedro del Pinatar y Yecla. Estaciones ubicadas en el centro de estas poblaciones y que cubren destinos regionales,

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

nacionales e internacionales. Así como prestar los servicios de enlaces entre Murcia con los aeropuertos del Altet y San Javier. Entre las empresas que operan en la Región aparecen Alsa, Alsina, Costa Azul, Elsa, Enarcar, Lat, Linebus, Trapemusa y Costa Cálida.

Según la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, en el año 2004 la Región dispone de más de 1600 autobuses, lo que supone más del 3,5% del conjunto nacional. La mayoría de éstos están destinados al servicio público como transporte discrecional nacional.



Parque de autobuses de la Región de Murcia.

MUNICIPIO	NÚMERO	MUNICIPIO	NÚMERO
Abanilla	10	Librilla	0
Abarán	15	Lorca	304
Águilas	54	Lorquí	3
Albudeíte	0	Mazarrón	42
Alcantarilla	4	Molina de Segura	52
Alcázares (Los)	9	Moratalla	0
Aledo	9	Mula	2
Alguazas	1	Murcia	554
Alhama de Murcia	7	Ojós	0
Archena	47	Pliego	0
Beniel	0	Puerto-Lumbreras	9
Blanca	0	Ricote	0
Bullas	3	San Javier	24
Calasparra	7	San Pedro del Pinatar	37
Campos del Río	0	Santomera	0
Caravaca de la Cruz	30	Torre-Pacheco	42
Cartagena	275	Torres de Cotillas (Las)	1
Cehegín	13	Totana	21
Ceutí	1	Ulea	0
Cieza	20	Unión (La)	0
Fortuna	7	Villanueva del Río Segura	0
Fuente-Álamo	1	Yecla	13
Jumilla	13	Otros	0
Total autobuses Región de Murcia			1630

Fuente: Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Jefatura Provincial de Murcia

De los servicios prestados por los autobuses y autocares, sólo se reflejan en este estudio los servicios interurbanos por su importancia frente al servicio regular o discrecional.

Los servicios interurbanos presentan las siguientes características:

- Los servicios diarios, en días laborables, o en días señalados, estos últimos generalmente asociados a motivo compra. Los servicios diarios atienden a todo tipo de motivaciones (trabajo, compra, estudio, servicio, ocio).
- Los horarios varían considerablemente, así como las frecuencias. Ésta variable está asociada con la intensidad de las relaciones entre los puntos unidos por los servicios.
- Existe una importante cobertura suplementaria en la temporada de verano, especialmente aquellos desplazamientos destinados al litoral. Determinados servicios, a menudo de elevada frecuencia y a veces limitados a sábados, domingos y festivos, están operativos en julio-agosto o durante la totalidad de la estación (junio a septiembre).

Los servicios actualmente en concesión aseguran una gran movilidad de personas en determinados espacios por el número de servicios, como Caravaca-Cehegín, Cieza-Abarán, Cieza-Murcia y Murcia-Lorca. Sin embargo, llama la atención las ausencias, entre las cuales cabe destacar que:

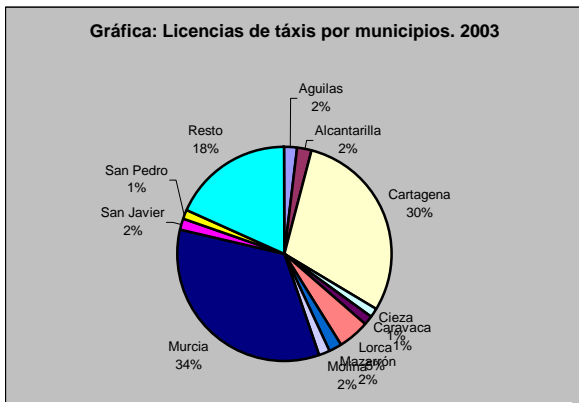
- Son muy contados los servicios que atienden a las entidades de población dispersas.
- Se encuentran en situación deficitaria los servicios para las poblaciones de la zona turística del Mar Menor (San Javier, San Pedro del Pinatar y Los Alcázares), así como Águilas, Mazarrón y La Unión
- Ausencia de servicios en las poblaciones de Yecla, Jumilla, Puerto Lumbreras, Abanilla, Fortuna y Moratalla.

Con respecto a los taxis, la Región cuenta en el año 2003 con más de 800 unidades (1,30% del conjunto nacional) prácticamente presente en todas las localidades murcianas.

El parque de esta categoría de transporte tiene una mayor presencia allí donde la población es mayor, por lo que serán las localidades de Murcia (34%), Cartagena (30%) y Lorca (5%) las que cuenten con un mayor número de unidades.

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.



Fuente: Dirección General de Transportes y Puertos. CARM

En general, este servicio público presenta una serie de deficiencias que afecta a su calidad, que se puede resumir en los siguientes aspectos:

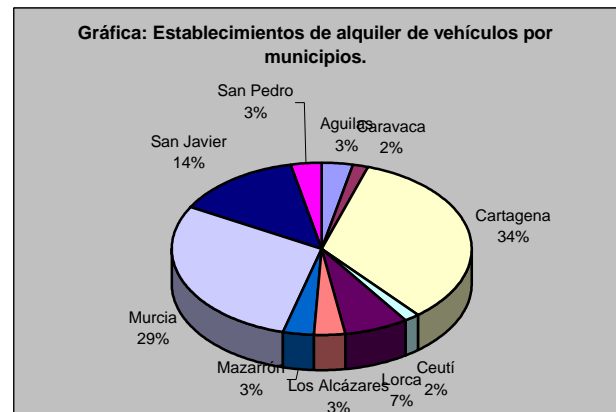
- Servicio deficiente en ciertas franjas horarias, especialmente durante las horas centrales del día.
- Falta de paradas de taxis en hoteles, estaciones de autobuses, estaciones ferroviarias, centros de ocio, etc.
- Los precios se consideran en general altos.
- El déficit de la oferta queda patente por el crecimiento demográfico que experimenta la Región, crecimiento económico y turístico (incremento del número de camas hoteleras, aumento del número de pasajeros desde y hacia los aeropuertos de San Javier y Altet, ...).

Para paliar estos déficit de la oferta, los diferentes ayuntamientos están realizando estudios para adoptar medidas, como es el caso del Ayuntamiento de Murcia. Entre las medidas que se recomiendan se encuentran:

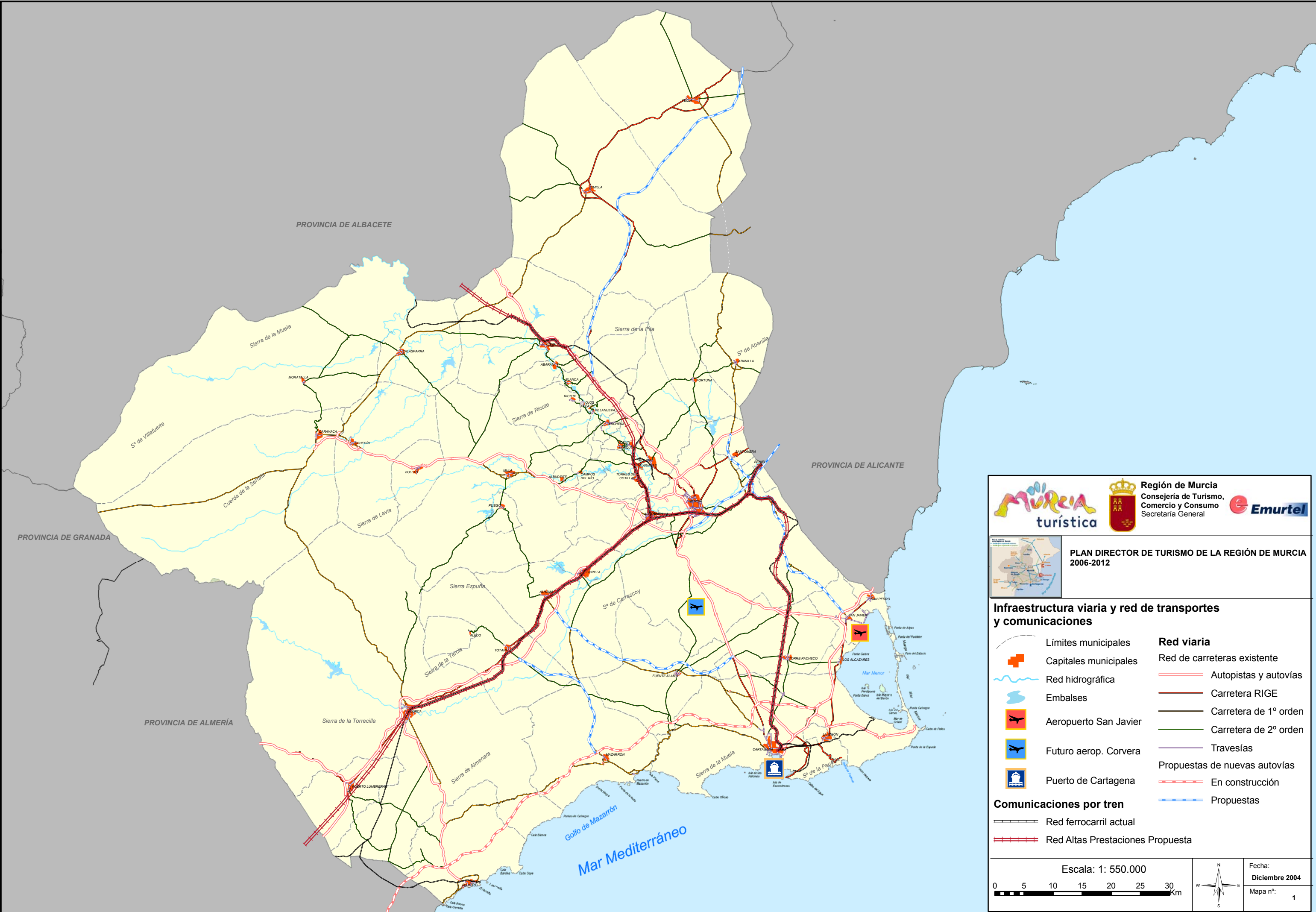
- Otorgar más licencias y la creación de licencias temporales en determinados periodos del año (verano, Navidad, Semana Santa, etc.).
- Bonos descuentos para reducir el precio del servicio.
- Crear nuevos servicios en colaboración con colegios profesionales como el Farma Taxi de Guardia.
- En el caso del municipio de Murcia, crear la Ciudad del Taxi para mancomunar servicios y reducir así los costes.

Por último, en este epígrafe también cabría realizar una ligera mención a los establecimientos de coches de alquiler, puesto que es el medio utilizado por muchos turistas que llegan a la Región en avión. La localización

de estos establecimientos es principalmente en las grandes ciudades de Murcia y en zonas turísticas, especialmente del litoral, es por ello que en mayor número se encuentra en las ciudades de Cartagena, Murcia, San Javier y Lorca.




Fuente: Murcia Turística. Dirección General de Turismo.





















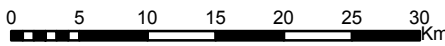






PLAN DIRECTOR DE TURISMO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2006-2012

Infraestructura viaria y red de transportes y comunicaciones

- | | | |
|---|----------------------------------|---|
|  | Límites municipales | Red viaria |
|  | Capitales municipales |  Red de carreteras existente |
|  | Red hidrográfica |  Autopistas y autovías |
|  | Embalses |  Carretera RIGE |
|  | Aeropuerto San Javier |  Carretera de 1º orden |
|  | Futuro aerop. Corvera |  Carretera de 2º orden |
|  | Puerto de Cartagena |  Travesías |
|  | Red ferrocarril actual |  Propuestas de nuevas autovías |
|  | Red Altas Prestaciones Propuesta |  En construcción |
| | |  Propuestas |

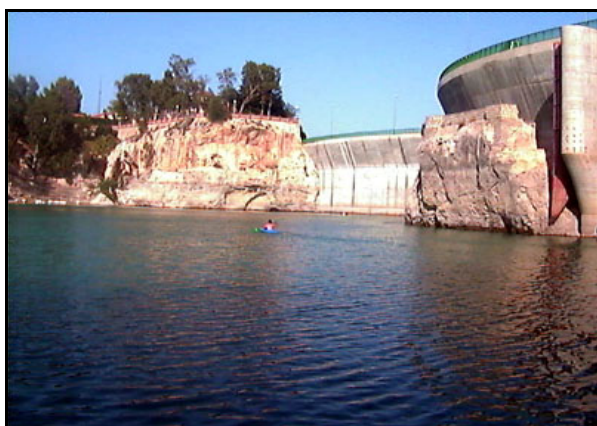
Escala: 1: 550.000


 Fecha: Diciembre 2004
 Mapa nº: 1

1.2. INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DE SUMINISTROS: AGUA, ELECTRICIDAD, GAS Y TELECOMUNICACIONES.

Agua, saneamiento, electricidad, gas y los medios de telecomunicación son elementos básicos para dotar a un espacio de las infraestructuras necesarias para el desarrollo de una actividad moderna, así como la de proporcionar calidad de vida a la población residente. Los servicios básicos son la columna vertebral que ha de ser tenida en cuenta a la hora de realizar cualquier planificación.

1.2.1 Dotación de Agua Potable y Saneamiento.

Históricamente, la Región de Murcia mantiene una dura lucha para que su tradicional déficit hídrico no suponga una amenaza para su desarrollo. Unas de las principales causas de este déficit son la irregularidad y escasez de las lluvias, alta presión urbana y agrícola, modelo disperso de ocupación del espacio y la contaminación de la red fluvial por vertidos. Por lo que una adecuada gestión del agua siempre ha sido un objetivo prioritario, dada la escasez del recurso y la elevada rentabilidad socioeconómica que supone.



La Mancomunidad de los Canales del Taibilla es la responsable de proporcionar agua potable a casi todos los municipios de la Región, suministrando agua a casi dos millones de habitantes distribuidos en setenta y cinco municipios de las provincias de Albacete, Alicante y Murcia. Con la excepción de los municipios de Jumilla, Yecla, Aledo y algunas pedanías que se abastecen esencialmente por acuíferos subterráneos, la totalidad de la Región de Murcia está atendida en sus necesidades de consumo de agua potable por este organismo autónomo adscrito al Ministerio de Medio Ambiente.



Los recursos hídricos de la Mancomunidad son de unos 220-230 Hm³/ año. Los orígenes de tales aportaciones provienen de los ríos Taibilla y Segura, Traspase Tajo-Segura y en menor medida de las aguas subterráneas.

En el siguiente cuadro queda reflejadas las aportaciones, aunque hay que tener presente que éstas varían cada año dependiendo del régimen pluviométrico.

Aportaciones a la Mancomunidad.	
Río Taibilla	55 hm ³
Río Segura	63 hm ³
Traspase Tajo-Segura	110 hm ³
Aguas Subterráneas	2 hm ³
Total	230 hm³

Fuente: Mancomunidad de los Canales del Taibilla.

Como consecuencia de las obras en ejecución o programadas se prevé aumentar este caudal hasta los 325 hm³ apoyado por las desaladoras ubicadas en el litoral cartagenero. Gracias a las infraestructuras aportadas por la Mancomunidad, el abastecimiento de agua en la Región cubre las necesidades más esenciales demandas durante todo el año, incluso en la época estival en aquellas zonas de intensa afluencia turística. De especial mención es la puesta en funcionamiento de la desalinizadora de San Pedro del Pinatar. No obstante no hay que olvidar que la Región sufre de un continuo déficit hídrico, que según el estudio realizado para la Adaptación del Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2004-2006, asciende a 450 hm³ anuales.

También es de destacar las políticas de la administración tendentes al ahorro del consumo de agua, la aprobación del Plan Hidrológico Nacional –

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

especialmente en lo referente al trasvase del Ebro al sector levantino español - y las obras realizadas por la empresa estatal de Agua de la Cuenca del Río Segura adscrita al Ministerio de Medio Ambiente. Esta empresa tiene prevista la construcción de una desaladora de agua de mar para hacer frente al déficit hídrico del Campo de Cartagena y la realización de su red de distribución, con una inversión de más de 93 millones de euros, financiados al 50% por el Estado y el resto por los usuarios.

Con la aprobación del Real Decreto 140/2003 se establecen los criterios sanitarios de la calidad de agua de consumo humano, para ello se hace necesario realizar actuaciones con el propósito de adaptar, tanto las nuevas redes e infraestructuras previstas. Entre sus objetivos, la Consejería de Agricultura y Agua pretende realizar las siguientes actuaciones:

- Reducir el nivel de pérdidas en las redes.
- Ampliar el servicio de abastecimiento a núcleos de población diseminados que se encuentran desabastecidos.
- Garantizar la sanidad de las nuevas redes e infraestructuras.

A continuación se ofrecen algunas de las actuaciones más importantes, recogidas en la Adaptación del Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2004-2006, para reducir el déficit hídrico:

- Actuaciones planificadas por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla:

Actuaciones en ejecución hasta el 2006	
Conexión del embalse de la Fuensanta con el Canal alto del Taibilla	2006
Abastecimiento de Aledo	2006
Proyectos a partir del 2007	
Ampliación abastecimiento a Cartagena	2007
Tramo Beal-Cabo de Palos	2007

Fuente: Consejería de Economía, Industria e Innovación. Dirección General de Economía, Planificación y Estadística.

- Actuaciones planificadas por la Sociedad Estatal de Aguas de la Cuenca del Segura:

Actuaciones en ejecución hasta el 2006	
Desaladora de agua de mar sector norte y sur del Campo de Cartagena	2006
Planta desaladora-colector Salinas Guadalentín	2006
Proyectos a partir del 2007	
Conducción de aguas desde el Cenajo a plantas potabilizadoras de los Canales del Taibilla	2007

Fuente: Consejería de Economía, Industria e Innovación. Dirección General de Economía, Planificación y Estadística.

Para paliar la crónica sequía estival y los recortes en el suministro de agua, La Confederación Hidrográfica del Segura ha autorizado la extracción de agua del acuífero del Noroeste o de Calasparra, que es la mayor reserva subterránea de agua que le queda a la cuenca del Segura. Con la puesta en funcionamiento de 20 pozos se espera extraer 34,6 hm³ en origen. De esta cantidad, 28,1 se destinarán a los abastecimientos de los 77 municipios de la Mancomunidad de Canales del Taibilla.

Con respecto al saneamiento, la Región de Murcia dispone del Plan General de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas, de acuerdo con los postulados de la Ley 3/2000 de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales de la Región de Murcia y de la Directiva 91/271 de la Unión Europea sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas europea. Esta normativa ha dado origen al Plan Nacional de Depuración, elaborado en su día por el MOPTMA (actuales Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente) y las respectivas Comunidades Autónomas, precisando la depuración como una de las primeras acciones que deben tenerse en cuenta para aumentar la calidad de las aguas.

Con el objetivo de garantizar la explotación y conservación de las instalaciones públicas de saneamiento y depuración, se constituyó ESAMUR, adscrito a la Consejería de Agricultura y Agua.

En la actualidad el sistema de saneamiento y depuradoras está integrado por 69 depuradoras o EDAR (Estación Depuradora de Aguas Residuales) que depuran 96 hm³ de agua al año, de los que se reutiliza el 90%. En el siguiente cuadro figuran algunas de las depuradoras más importantes de la Región de Murcia.

Sistema de Saneamiento y Depuradoras		
Abanilla	Águilas	Alcantarilla
Archena	Blanca	Calasparra
Cehegín	Cieza	Colector Central de Murcia
Fortuna	La Unión	Lorca
Mazarrón	Molina de Segura	Pliego
Santomera		

Fuente: Consejería de Agricultura y Agua

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.



El Plan de inversiones en depuradoras para el tratamiento de aguas residuales urbanas tiene por objetivo cubrir las necesidades de todos los municipios de la Región, mediante cuantiosas inversiones financiadas por el FEDER, Fondo de Cohesión y FCI, así como por el Ministerio de Medio Ambiente y la Administración Regional.

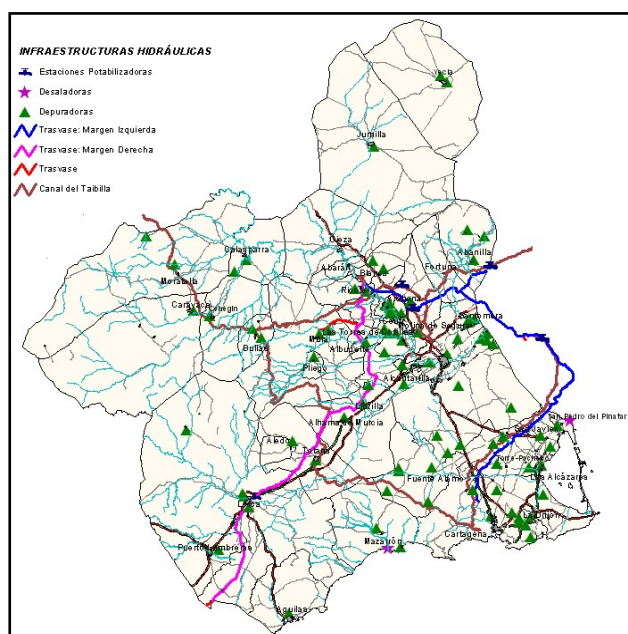
Plan de Inversiones en Infraestructuras	Inversión Total 2004-2006. Miles de €
Acondicionamiento de plantas de depuración	22.714
Construcción de colectores y emisarios generales	59.275
Construcción de nuevas plantas depuradoras	56.477
Construcción de tratamientos terciarios e infraestructuras para valorización de fangos	20.864
Total	159.330

Fuente: Consejería de Agricultura y Agua. Plan General de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales de la Región de Murcia.

Para el año 2006 la Comunidad tendrá una capacidad de depuración de 475.000 m³ de agua al día, con las 39 nuevas depuradoras que se están construyendo desde 1998. Entre las depuradoras en proyecto de construcción se encuentran:

- Desalinizadora de San Pedro del Pinatar, inaugurada en mayo del 2005, con una capacidad de 2000 m³ al día y una inversión de 33 millones de euros, tiene prevista su operatividad para el 2006. Esta instalación ha tenido en cuenta la flotación flotante que supone la estación vacacional previendo hacer frente a una demanda de 133.000 habitantes.
- EDAR de Calasparra (Comunidad Autónoma de Murcia), en proyecto de construcción y una inversión superior a los 3 millones de euros.

- EDAR de Mula (Comunidad Autónoma de Murcia), en proyecto de construcción y una inversión de más de 5 millones de euros.
- EDAR de Los Dolores de Pacheco en Torre Pacheco (Comunidad Autónoma de Murcia).
- Depuradoras del Mar Menor (San Javier y Los Alcázares) (Ministerio de Medio Ambiente).
- Depuradora de Rincón del Gallego (Ministerio de Medio Ambiente). Tiene una capacidad de 100.000 m³ al día.
- Depuradora de Cartagena (Ministerio de Medio Ambiente). Con una capacidad de 30.000 m³ al día.



Fuente: Consejería de Agricultura y Agua. Dirección General del Agua. 2004

1.2.2. Suministro Eléctrico.

La Ley 54/1997 del Sector Eléctrico constituye el marco legislativo del sector correspondiéndole a la Comunidad la ejecución de la normativa básica del Estado en materia eléctrica. Esta Ley vino a establecer la regulación del sector eléctrico con el triple objetivo de garantizar el suministro eléctrico, garantizar también la calidad de dicho suministro y que se realice, además, al menor coste posible, ya que el suministro de energía eléctrica es considerado como un servicio esencial para el funcionamiento de la sociedad, y en concreto para el subsector turístico, dado que la mayoría de los servicios turísticos precisan de esta energía para realizar su actividad. La prácticamente plena ocupación hotelera

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

en los meses de estío, ha producido un desplazamiento de la punta de consumo eléctrico de los meses invernales a los de verano.

Entre las centrales productoras de energía eléctrica, la mayor parte de la oferta de energía eléctrica de la Región de Murcia corresponde a la empresa Iberdrola. Las energías alternativas están todavía en un nivel bajo de desarrollo aunque, hoy en día, están comenzando a instalarse minicentrales hidráulicas y aerogeneradores.

Energía eléctrica producida en mwh (megavatios hora) por las centrales eléctricas de la Región de Murcia

TIPOLOGÍA	Nº EMPRESAS	COMBUSTIBLE	PRODUCCIÓN ELÉCTRICA
REGIMEN ORDINARIO			
Centrales Térmicas	1	Fuel-oil	1.173.642
Centrales Hidráulicas	1	Agua	85.156
REGIMEN ESPECIAL			
Centrales Hidráulicas	4	Agua	30.178
Centrales de Cogeneración y térmicas	14	Fuel-Gas Gasoleo Fuel-oil Gas Natural	1.454.415
Centrales con fuentes de energía renovables	2	Biogás/Lodos	217.537
	1	Aceites Usados	
	1	Biogás RSU	
	3	Aire	
	45	Sol	
Total			2.960.988

Fuente: Dirección General de Industria, Energía y Minas 2003

Según este cuadro, casi el 40% de la energía eléctrica producida ha sido mediante el procedimiento térmico, el 50% ha sido por cogeneración y el 10% corresponde a fuentes de energía renovables.

La demanda de energía eléctrica por municipios, cabe destacar que es el municipio de Murcia el que representa un mayor consumo en la Región, seguido de Cartagena y Lorca. De los municipios del litoral, Mazarrón alcanza más del 3% del consumo regional, seguido de los municipios de San Javier, Águilas y San Pedro del Pinatar.

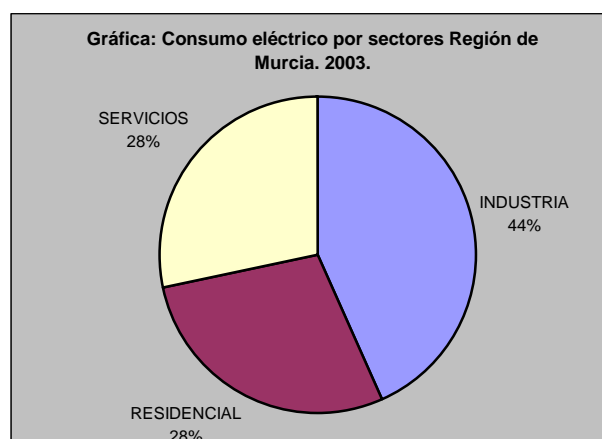
Consumo de energía eléctrica de los municipios de la Región de Murcia.

MUNICIPIOS	Consumo E. Eléctrica MWH (MEGAVATIOS HORA)	Porcentajes %
Águilas	109.847	1,99
Los Alcázares	59.583	1,08
Archena	42.305	0,86
Caravaca	84.598	1,53
Cartagena	1.024.908	18,58
Lorca	482.745	8,75
Mazarrón	177.283	3,21
Murcia	1.589.063	28,81
San Javier	136.434	2,47
San Pedro del Pinatar	72.960	1,32
Resto de Municipios	1.735.924	31,5
Total Región Murcia	5.515.650	100

Fuente: Dirección General de Industria, Energía y Minas 2003

La Región de Murcia es deficitaria en producción eléctrica. Como se observa en los dos cuadros anteriores (Energía Eléctrica producida en la Región de Murcia y Consumo de Energía Eléctrica por municipios). Existen deficiencias por falta de suministro eléctrico en un 0,7% de la población, viéndose afectadas 97 entidades. Hay que añadir además otras 144 entidades que presentan problemas o insuficiencias significativas, según presenta en su estudio las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia.

En cuanto al consumo de energía eléctrica por sectores, es la industria la actividad que más consume, seguido del sector doméstico o residencial.



La distribución de la energía eléctrica la conforma las instalaciones de redes de líneas de alta tensión, bien sean éstas aéreas o subterráneas, y que alimentan a los centros de transformación y grandes poblaciones, el resto de los núcleos regionales son servidos en ramales de la red principal. Algunas de estas líneas se reflejan en el siguiente cuadro:

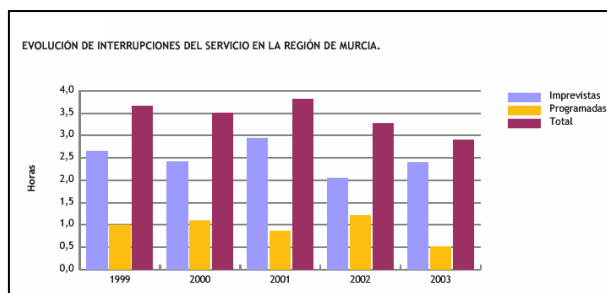
III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

Infraestructuras eléctricas en la Región de Murcia. Principales líneas de la red en kilovoltios.
Cartagena Lorca y Andalucía a 132KV
Cartagena Mazarrón Águilas Lorca a 220KV
Cartagena Mazarrón Andalucía a 400KV
Cartagena Escombreras a 220KV
Cartagena Murcia a 220 KV
Cartagena –La Unión a 220KV
Cartagena Mar Menor a 220 KV
Cartagena Alicante a 220 y 66 KV
Cartagena Crevillente a 400 KV
Murcia Librilla y Albudeite a 66KV
Murcia Oeste Espinardo a 132 KV
Murcia Oeste Churra a 66 KV
Murcia Oeste Crevillente a 132 KV
Murcia, Calasparra, Caravaca, Bullas a 66 KV
Murcia, Murcia Cieza, Jumilla a 66 KV
Cieza Jumilla a 66 KV
Alhama Pliego Mula Blanca a 66 KV

Fuente: Dirección General de Industria CARM. 2003

Otro punto a tratar en el suministro eléctrico es la calidad que ofrece el sistema de distribución. Ésta es percibida por medio de una serie de parámetros: la continuidad en el suministro, duración de las interrupciones y la calidad de la tensión.



Las mejoras programadas en actuaciones y planes (Plan Estratégico Regional 2003-2012) están destinadas tanto al aumento de la producción eléctrica, como mejoras en el transporte, distribución y calidad del servicio:

- Aumentar las infraestructuras eléctricas de generación.
- Mejorar las infraestructuras eléctricas de transporte, que posibilitan el tránsito energético desde los núcleos de generación hasta las áreas de consumo.
- Mejorar las infraestructuras eléctricas de distribución, especialmente las redes de distribución a redes rurales.
- Plan de Electrificación Rural, que contempla la distribución del suministro eléctrico a las áreas rurales e instalaciones agrícolas y ganaderas que carecen de energía eléctrica a través de líneas. El objetivo ha sido mejorar las condiciones de vida en estas áreas y

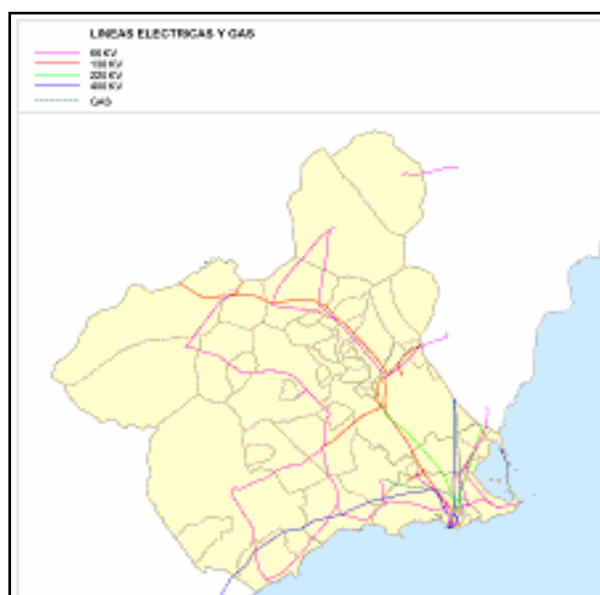
modernizar instalaciones hasta ahora desconectadas de la red.

Plan de Inversiones en Infraestructuras Eléctricas	Inversión Total 2004-2006. Miles de €
Aumentar las infraestructuras eléctricas de generación	1.287.600
Mejorar las infraestructuras eléctricas de transporte.	27.210
Mejorar las infraestructuras eléctricas de distribución.	127.970
Total	1.442.780

Fuente: Dirección General de Industria, Energía y Minas. Plan Energético de la Región de Murcia (2003-2012)

Entre las actuaciones previstas hasta el 2006 en el Plan Energético de la Región de Murcia 2003-2012, se encuentran:

- Apoyo a la evacuación de la nueva generación de régimen especial en Jumilla, Lorca y Totana.
- Nuevas subestaciones junto a la líneas Litoral-Rocamora.
- Nuevas subestaciones en el área Lorca-Águilas-Mazarrón.
- Apoyo a la demanda de Murcia capital.
- Refuerzo del apoyo a la distribución en la franja litoral.
- Mejora del mallado de la red de transporte mediante el corredor de enlace entre el noroeste de Murcia y el sureste de Castilla - La Mancha.



Fuente: Consejería de Economía, Industria e Innovación. Dirección General de Industria, Energía y Minas. 2004

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

1.2.3. Suministro Gas.

La escasa infraestructura tradicional de la red de gas en la Región de Murcia se está paliando gracias al Plan de gasificación de la Región de Murcia, que proveerá de gas natural a la mayoría de los municipios de la Región en menos de dos años. Según datos de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, en el 2003 los municipios que contaban con gas natural eran los siguientes:

RELACIÓN DE MUNICIPIOS ABASTECIDOS DE GAS NATURAL		
MUNICIPIO	ABASTECIMIENTO	USO
Murcia	Gasoducto	Industrial, Doméstico y comercial
Cartagena	Gasoducto	Industrial, Doméstico y comercial
Lorca	Planta Satélite	Industrial, Doméstico y comercial
Yecla	Planta Satélite	Industrial, Doméstico y comercial
Jumilla	Planta Satélite	Industrial, Doméstico y comercial
Caravaca de la Cruz	Planta Satélite	Industrial, Doméstico y comercial
Cehegín	Planta Satélite	Industrial, Doméstico y comercial

Fuente: Dirección General de Industria, Energía y Minas 2003

Los municipios de Lorca, Totana, Alhama, Cieza, Mula, Bullas, Yecla, Jumilla, Cehegín, Caravaca, Calasparra, Águilas y Mazarrón disponen de pequeñas plantas satélite dedicadas a almacenar y regasificar el gas licuado.

Las instalaciones de almacenamiento y regasificación del puerto de Cartagena han convertido a la ciudad en el punto principal de la red regional de gas y de la nacional. Esto produce una fuerte localización de empresas consumidoras de gas en el entorno de Cartagena y de plantas de generación de energía eléctrica de ciclo combinado. En cuanto empresa distribuidora, es Enagás la más relevante en gas natural, mientras que Repsol lo es para gas licuado del petróleo.

En la actualidad, la red de gasoductos se encuentra en fase de expansión y su interconexión permitirá que entre gas al sistema por el puerto de Cartagena y desde allí se distribuya. La planta de regasificación de Gas Natural de Cartagena constituye un elemento estratégico dentro del sistema de aprovisionamiento de gas natural de la Región de Murcia puesto que existe una creciente preocupación de las autoridades, especialmente las europeas, por el uso de nuevas energías menos contaminantes.

Consumo de gas natural por municipios. 2003.

MUNICIPIO	CONSUMO	PORCENTAJE %
Murcia	336,53	7,01
Cartagena	3.666,58	76,44
Molina de Segura	143,25	2,98
Alcantarilla	63,32	1,32
Santomera	29,37	0,61
Alguazas	0,33	0,006
Ceutí	16	0,33
Lorquí	3,61	0,07
Las T. De Cotillas	8,31	0,17
Lorca	345,47	7,2
Alhama de Murcia	10,55	0,21
Bullas	34,43	0,71
Mula	80,12	1,67
Yecla	15,12	0,31
Jumilla	28,87	0,6
Caravaca de la Cruz	9,17	0,19
Mazarrón	4,98	0,1
TOTAL	4.796,15	100

Fuente: Dirección General de Industria, Energía y Minas 2003

El Plan de Gasificación de la Región de Murcia ha iniciado las medidas y actuaciones para ampliar la cobertura de estos servicios a la mayor parte del territorio mediante el aumento de la capacidad de las infraestructuras gasísticas y mejorar las infraestructuras gasísticas de transporte y distribución.

Actualmente se encuentra en operación el gasoducto Cartagena-Orihuela, que abastece el área del Levante español y la ciudad de Murcia. A estas dos arterias en operación se añaden los ramales a Lorca que permiten el articulado básico de la red murciana: gasoducto Cartagena-Lorca, gasoducto Murcia-Alhama-Totana-Lorca y gasoducto Lorca-Almería. Para el año 2006 se prevé ampliar la red de transporte y distribución de gas natural mediante la construcción de los siguientes proyectos: gasoducto Alcantarilla-Mula-Bullas-Cehegín-Caravaca, y cinco plantas satélites (a la espera de que la red principal de gasoductos lleguen a dichos municipios) en Cehegín, Archena, Cieza, Águilas y Mazarrón.

Plan de Inversiones en Infraestructuras Eléctricas	Inversión Total 2004-2006. Miles de €
Aumentar la capacidad de las infraestructuras gasísticas de almacenamiento y regasificación	197.000
Mejorar las infraestructuras gasísticas de transporte y distribución	57.500
Total	254.500

Fuente: Dirección General de Industria, Energía y Minas. Plan Energético de la Región de Murcia (2003-2012)

III. ANÁLISIS ACTUALIZADO DEL TURISMO EN LA REGIÓN DE MURCIA.

1. SITUACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS.

1.2.4. Telecomunicaciones.

Las telecomunicaciones son básicas en nuestra sociedad actual en el que la adquisición, almacenamiento, procesamiento, evaluación, transmisión, distribución y diseminación de la información con vistas a la satisfacción de las necesidades de las personas y de las organizaciones, juega un papel central en la actividad económica.

En términos generales la Región de Murcia cuenta con una serie de infraestructuras de telecomunicación adecuadas, aunque todavía la cobertura de algunas de ellas puede seguir desarrollándose. Existe un amplio campo para la utilización y el desarrollo de las tecnologías más ligadas a Internet y servicios empresariales de telecomunicaciones dirigidos a empresas para lograr una posición más competitiva. Ejemplo de esta situación es la dificultad de reservar a través de Internet en ciertas áreas con alojamientos de turismo rural.

Accesos a Internet	2001			2002			2003		
	Total	RDSI	ADSL	Total	RDSI	ADSL	Total	RDSI	ADSL
REGIÓN DE MURCIA	24.770	18.419	6.351	-	-	18.496	-	-	33.785
Aguilas	445	278	167	-	-	-	-	-	-
Alcázar (Los)	217	146	71	-	-	-	-	-	-
Archena	144	139	5	-	-	-	-	-	-
Caravaca de la Cruz	358	268	90	-	-	-	-	-	-
Cartagena	3.228	2.337	891	-	-	-	-	-	-
Lorca	1.180	885	295	-	-	-	-	-	-
Mazarrón	336	267	69	-	-	-	-	-	-
Murcia	9.363	6.733	2.630	-	-	-	-	-	-
San Javier	742	548	194	-	-	-	-	-	-
San Pedro del Pinatar	440	299	141	-	-	-	-	-	-

Para los años 2002 y 2003 no hay datos a nivel municipal.

Fuente: Telefónica. Anuario Estadístico 2004. CRAM

Según el Plan Director de Infraestructuras de servicios de telecomunicaciones de la Región de Murcia 2001-2003, el estado de este servicio en la Región se caracteriza por:

- Grado medio de implantación de empresas de tecnologías de la información y comunicaciones.
- Índice importante de hogares cableados por la existencia de numerosos operadores de TV local o vídeo comunitario y por la presencia de una empresa de telecomunicaciones, ONO, que ha hecho una apuesta importante en esta área.
- Índice muy bajo de hogares con ordenador personal lo que supone una limitación al acceso a Internet de la mayor parte de la población y a las tecnologías informáticas.

- Número bajo de líneas telefónicas por cada 100 habitantes, lo que supone también un problema de acceso no sólo a los servicios convencionales de voz sino a Internet vía módem.

- Número bajo de nodos de Internet existentes en la Región, así como de empresas de proveedores de servicios a Internet de origen regional, debido a la competencia de los grandes operadores nacionales que por su gran volumen de negocio e inversiones hacen difícil el desarrollo de este tipo de empresas regionales de menor tamaño.

- Número bajo de usuarios de Internet respecto al porcentaje de población con acceso a este servicio.

- Existe una diversidad de operadores para la implantación de los servicios a larga distancia con redes propias a nivel nacional, basadas en gran parte en las infraestructuras de grandes redes ya existentes. Murcia, Cartagena y algunas de las principales ciudades de la Región quedan integrados dentro de los distintos trazados de redes de estos operadores.

- La dispersión de la población y la complicada orografía hace que algunas áreas de la Región se puedan convertir en islas respecto al desarrollo de las telecomunicaciones por el reducido atractivo de negocio para estas empresas.

Para paliar el déficit de cobertura de este servicio el Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia 2000-2006 recoge las distintas actuaciones:

- Diseño de bases normativas de utilización para las corporaciones locales. Redacción de modelos normativos que sienten las bases para la planificación de emplazamientos de estaciones base para operadores móviles o de acceso radio en banda ancha, así como para que los operadores de cable puedan planificar sus infraestructuras.
- Extensión de la cobertura de los servicios de telefonía móvil automática GSM.
- Extensión de infraestructuras de acceso asociados al servicio universal. Creación de infraestructuras de telefonía fija en aquellas poblaciones que aún carecen de este servicio.
- Telefonía rural de acceso celular. Sustitución de las líneas de telefonía rural de acceso celular por aquellas que permitan un acceso a Internet.