

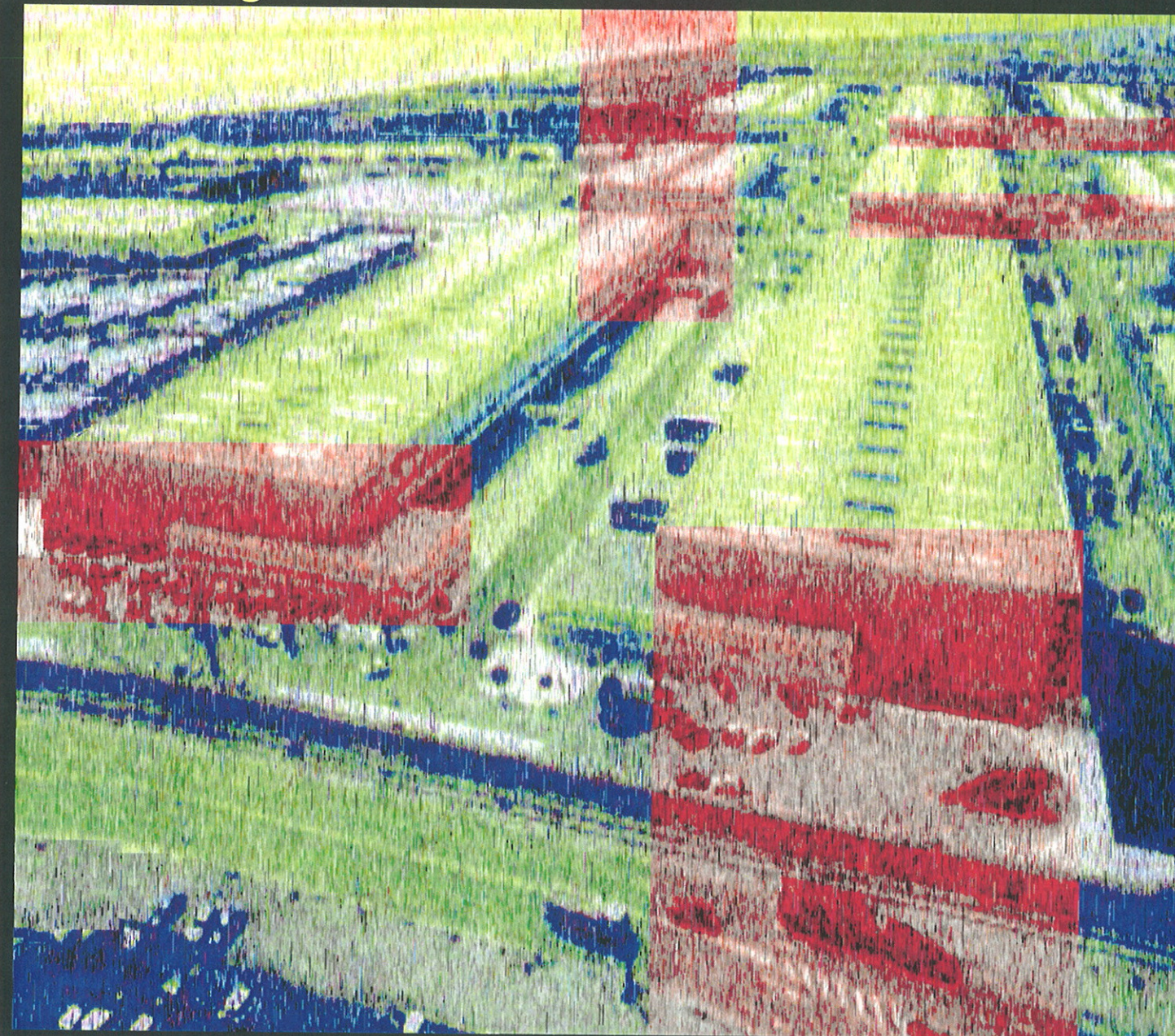
Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia



Región de Murcia

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

Tomo III.2: Plan de Ordenación Territorial.
Propuestas municipales.



El presente documento, denominado "Tomo III.2. Plan de Ordenación Territorial. Propuestas Municipales", aprobado íntegramente por el Excmo. Sr. Consejero de Turismo y Ordenación del Territorio en fecha 24/06/2003, y emitido el Dictamen 136/2005 por parte del Consejo Jurídico de la Región de Murcia esta integrado por 125 páginas, debidamente foliadas y selladas.

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

Fdo.: Víctor Manuel Sánchez Rivas



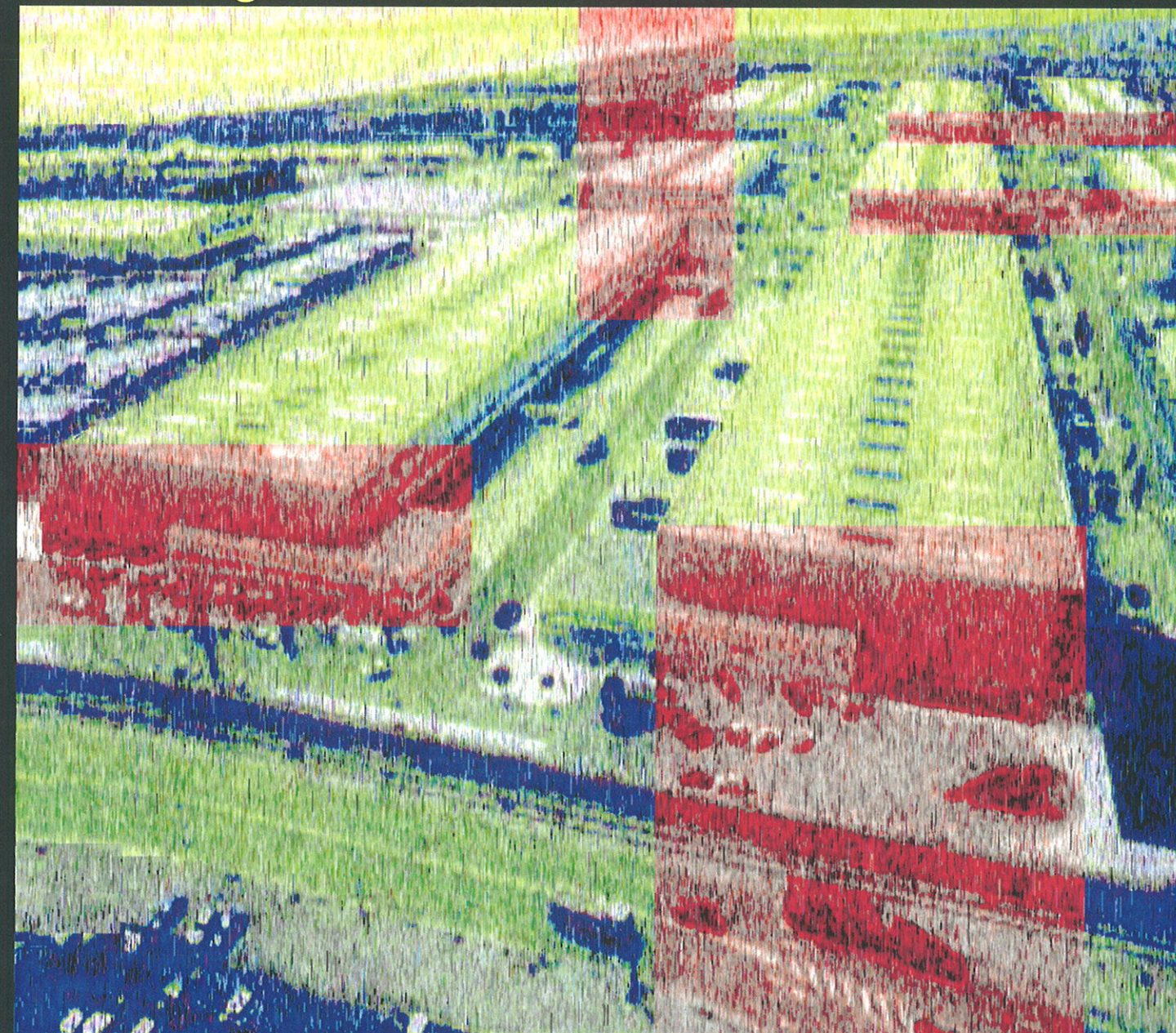
Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia



Región de Murcia

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

Tomo III.2: Plan de Ordenación Territorial.
Propuestas municipales.



Plan de
Ordenación
Territorial.
Propuestas
Municipales



PRIMERA PARTE: ANÁLISIS TERRITORIAL

JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DEL SECTOR DE ACTIVIDAD INDUSTRIAL

ORIENTACIONES DE LAS DIRECTRICES Y EL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

CAPITULO 1. ANÁLISIS DEL SISTEMA TERRITORIAL SOPORTE DE LA ACTIVIDAD

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

CAPITULO 2. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL

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

SEGUNDA PARTE: DIAGNÓSTICO Y DIRECTRICES

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

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

CAPITULO 4. OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN E INTERVENCIÓN

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

CAPITULO 5. JUSTIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE DIRECTRICES

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

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

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

ESTRATEGIAS DEL ESPACIO INDUSTRIAL REGIONAL POR ÁREAS FUNCIONALES

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

TERCERA PARTE: PLAN DE ORDENACIÓN

CAPITULO 7. DEFINICIÓN Y ACTUACIONES DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

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

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

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

PROPUESTAS MUNICIPALES DEL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL

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

Tercera Parte: Plan de Ordenación

Propuestas Municipales del Plan de Ordenación Territorial

Definiciones complementarias de propuestas para el desarrollo orientativo de propuestas en el Plan de Ordenación

Áreas Objetivo

Son los suelos o sectores de desarrollo prioritario en la primera etapa de implementación de las propuestas municipales de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial, delimitados de forma orientativa en función de la localización, relación con otros enclaves industriales, y del desarrollo modular propuesto.

Las áreas objetivo están, en general, actualmente sin desarrollar urbanísticamente.

Las áreas de reserva y ampliación son fases a desarrollar preferentemente mediante módulos sucesivos, según la demanda.

Áreas en desarrollo a consolidar

Zonas que actualmente están en desarrollo dentro de los ámbitos propuestos en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial, en los que se propone mantener el ritmo de crecimiento actual, complementando posibles elementos de cualificación (servicios, dotaciones, infraestructuras)

Las áreas de reserva y ampliación son fases a desarrollar preferentemente mediante módulos sucesivos, según la demanda.

Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del suelo industrial a largo plazo.

Vectores indicativos en las que las tendencias actuales aconsejan la preservación a largo plazo como zonas de expansión de las Áreas de Reserva o Reservas Estratégicas.

Actuaciones Integradas

Delimitación indicativa de Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales.

Fases de actuación

Delimitación indicativa de módulos de desarrollo.

Nuevas propuestas

- Propuestas Municipales: propuestas de los Ayuntamientos, previstas en el planeamiento general, avances o estrategias de desarrollo.
- Propuestas del Plan: propuestas del Plan no previstas por los Ayuntamientos.

Usos preferentemente mixtos

Zonas indicativas en las que se localizarán actividades complementarias al uso industrial con carácter dotacional y terciario, formando espacios cualificados que enriquezcan el tejido productivo.

Otros elementos de ordenación indicativa de las propuestas

Con carácter indicativo se propone la localización de otros elementos de la estructura interna del los polígonos:

- Viario indicativo
- Zonas de servicios
- Zonas verdes
- Equipamientos

Propuestas en el Suelo Industrial Común

En el suelo delimitado como Industrial Común no se establecen propuestas determinantes, por estar fuera de las políticas estratégicas del modelo de suelo de las Directrices.

- Áreas Industriales existentes o planificadas por los ayuntamientos: suelo industrial sin propuestas específicas de las Directrices y el Plan de Ordenación Territorial.
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos: suelo industrial, enclaves urbanos o instalaciones aisladas donde en las que de forma indicativa se propone su reclasificación hacia usos terciarios, residenciales, en función de la obsolescencia, inadecuación ambiental o urbana.
- Industrias aisladas

Áreas o bandas de protección paisajística

Ámbitos indicativos a ordenar con criterios de integración de las actividades en el paisaje y los corredores visuales que forman el entorno de carreteras, ferrocarriles y otros usos antrópicos.

TODAS LAS PROPUESTAS INDICADAS EN ESTE DOCUMENTO TIENEN EL CARÁCTER DE RECOMENDACIONES NO VINCULANTES, EXCEPTO AQUELLAS QUE PROCEDAN DE LAS ACTUACIONES INDICADAS COMO VINCULANTES EN EL DOCUMENTO NORMATIVA.



Estructura municipal

Municipio limítrofe con la Comunidad Valenciana, localizado entre la Sierra de la Pila y la autovía del Mediterráneo.

Está estructurado por el eje de la carretera Yecla - Santomera - San Javier. La lejanía de Murcia ciudad ha provocado el tradicional aislamiento de la comarca oriental. Sin embargo, la autovía está favoreciendo su inserción en áreas de mayor dinamismo, y el papel, junto con Santomera, de puerta oriental de la Región.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo está localizada exclusivamente en el polígono de El Semolilla, en el Eje Yecla - San Javier que conecta el municipio con la autovía del Mediterráneo. Después de una carencia absoluta de suelo, el municipio ha desarrollado un polígono de forma muy correcta, en un tiempo corto y de buena calidad.

El polígono se ha consolidado como una actuación adecuada en dimensiones, gestión y ordenación, bien relacionada con el entorno y la fachada a la carretera. La formalización transversal a ésta es muy adecuada respecto a un eje como el de Yecla - Santomera - San Javier, secundario a nivel regional, pero muy importante en los municipios periféricos del oriente.

La parcelación del polígono y la urbanización se adapta a las necesidades de la demanda de la zona.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	41,45		41,45	0,00	0,00	41,45		0,00 0,00 0,00	41,45	41,45			2	2	2	2

Diagnóstico

Abanilla parte de una posición tradicionalmente marginal en la Región y en el entorno de la ciudad y la Huerta de Murcia, condicionada por las malas comunicaciones y la aridez del entorno.

La ejecución y consolidación de los nuevos ejes de accesibilidad viaria, son un factor nuevo que, en un periodo de tiempo corto a la escala de ordenación del territorio, ha creado nuevas oportunidades y demandas: Abanilla está localizada ahora en un espacio bien relacionado en el arco mediterráneo, es el primer municipio de la Región en la entrada desde Alicante - Elche - Orihuela, muy cercano a la zona noreste de expansión de la ciudad de Murcia, y mantiene a la vez atractivos del entorno rural.

Las canteras de explotación de áridos tienen cierta importancia económica, pero no han generado industrias de transformación asociadas a ellas, excepto en el caso de Los Serranos, que tiene a pie de cantera instalaciones para la producción de aglomerados y prefabricados de hormigón para consumo propio, (en las obras públicas que efectúan).

Valoración de la demanda

La demanda ha sido tradicionalmente baja. Sin embargo Abanilla se ha nutrido del incremento general de actividad industrial en la Región, la escasez de oferta en Murcia y la Vega Baja, y muy especialmente la actividad creciente en el entorno de la Autovía del Mediterráneo.

La experiencia del polígono, frente al retraso en la formalización de otras propuestas en el entorno, supone un incremento de la demanda en el municipio.

Existen demandas específicas de suelo ligadas a las canteras en el norte, de difícil integración en polígonos convencionales.

Necesidades y previsiones

Abanilla necesita consolidar la actuación de El Semolilla como un polígono medio - local, competitivo en el entorno y capaz de atraer demanda desde la autovía y los municipios cercanos.

Para ello, se está gestionando la ampliación del polígono, en continuidad con el desarrollo actual. Está prevista la generación de nuevo suelo en fases sucesivas.

Comarca Oriental

Población 1999 6.153

P. activa industrial 99 359

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 05/05/1995

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Avance PGOU

Observaciones sobre el Plan

Iniciado avance de revisión de PGOU

Propuesta

La propuesta básica del Plan de Ordenación Territorial en Abanilla es la consolidación del polígono como un polo de desarrollo local y de integración en las dinámicas del entorno, ligado al Eje Mediterráneo y al Eje Yecla - San Javier.

1. Polígono de El Semolilla.

- Ampliación por fases del polígono, con moderación en el medio y largo plazo, en espera de actuaciones competitivas en municipios del entorno y principalmente de nuevas actuaciones en la ciudad de Murcia o Molina.
- Mantener la calidad del polígono en las ampliaciones, con una política de precios contenida. Ordenación flexible y abierta a la ampliación del polígono o la localización de grandes parcelas. Diversificación de productos y ordenación de naves de pequeña dimensión de forma conjunta.
- Establecer un sistema de gestión del polígono que garantice el mantenimiento correcto a largo plazo de urbanización, seguridad, limpieza, infraestructuras.

2. Reserva de suelos en el entorno del polígono, mediante ayudas regionales, con el fin de evitar la especulación y el bloqueo en el crecimiento del polígono.

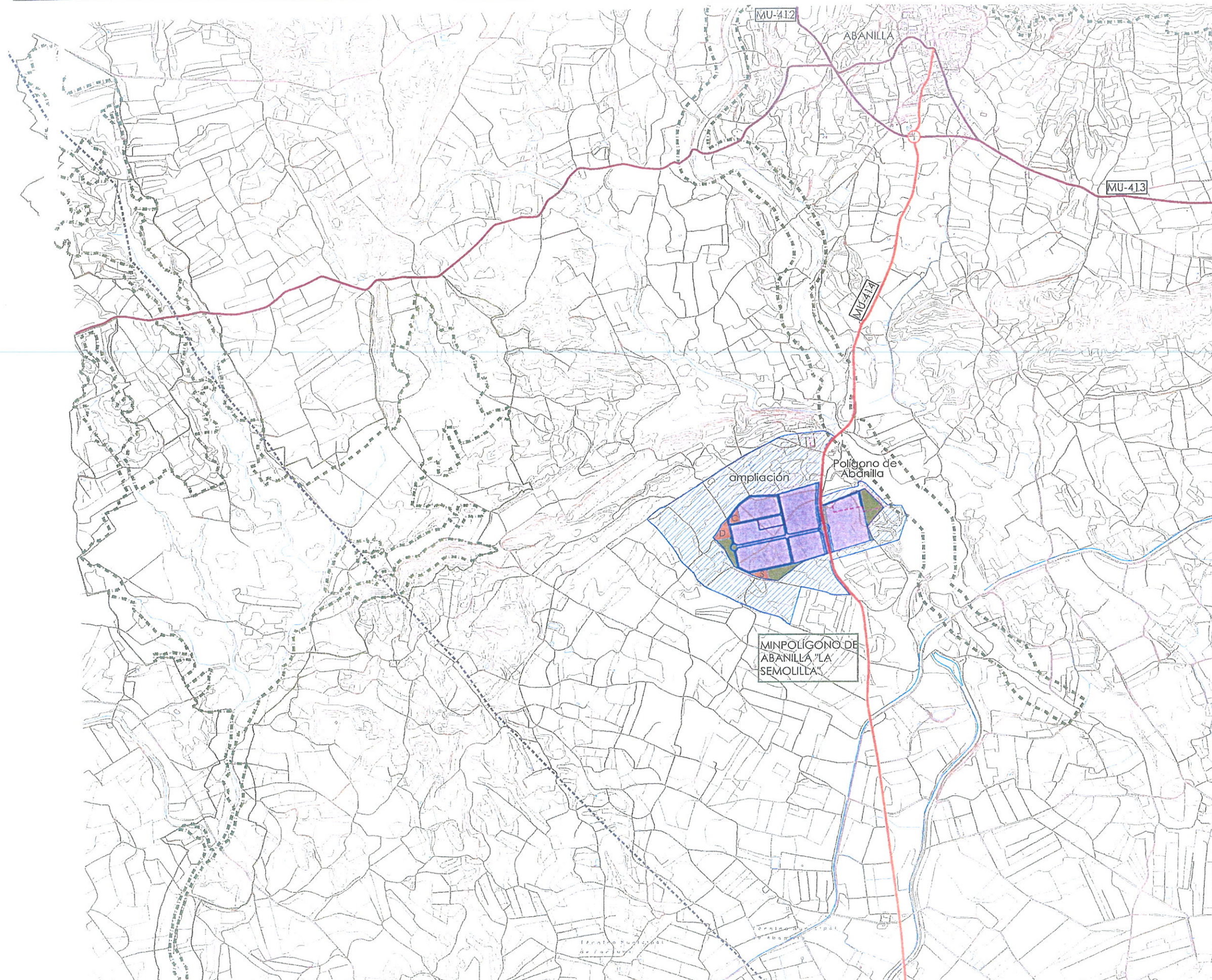
3. Integrar las políticas de generación de suelo, y el tratamiento de calidad en las implantaciones, con los municipios de Fortuna y Santomera.

- Modulación coordinada de la gestión y urbanización de suelo.
- Formación en el entorno del Eje Yecla - Abanilla - Santomera de un paisaje de calidad ambiental, compatible con el crecimiento ordenado y compacto de núcleos industriales. Compromiso en la limitación absoluta de las implantaciones en suelo no urbanizable.

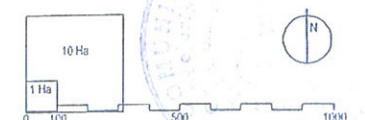
4. Análisis de las demandas de suelo relacionado con las canteras. Propuestas de normativas y preordenaciones, desde la revisión del Plan General, de Parques de Acopio y Almacenamiento o tratamiento de las instalaciones existentes: accesos, entorno, infraestructuras...

5. Integración de dinámicas con el Altiplano, como foco de distribución hacia el centro regional y el litoral. Buscar demandas de suelo para almacenaje y distribución a pequeña y mediana escala. Aparcamiento de camiones y servicios al transporte.





- Sistemas Territoriales**
- Autovia (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dolacional
 - Vialio existente o planeado
 - Vialio indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

El núcleo urbano de Abarán está situado en la margen izquierda del Río Segura a 4 Km, de la Autovía N-301, en una zona de difícil crecimiento rodeada de huertas y relieves montañosos de secano. El casco es muy denso y compacto, con un espacio público realmente colmatado.

Las áreas alternativas al limitado crecimiento del núcleo urbano están en el entorno de la autovía, en las zonas llanas ocupadas actualmente por cultivos frutales, en gran parte visibles desde la autovía.

Valoración de la oferta

No existe oferta de suelo industrial urbanizado, y tan solo 7 has de suelo gestionado, pese a la gran cantidad de suelo calificado como industrial en el municipio. Actualmente los enclaves industriales se asientan de forma desordenada, en las zonas de regadío en el entorno del nuevo nudo de la autovía (Barranco de Molax), y existen talleres en el interior del casco, con problemas de coexistencia con las actividades urbanas.

El Ayuntamiento quiere desarrollar un gran polígono en ésta zona, ordenando las naves dispersas, para lo que ha delimitado en la revisión del Plan General tres sectores de Suelo Urbanizable industrial.

En la carretera de entrada al núcleo se delimitan también tres sectores de urbanizable industrial, en relación con naves de producción hortofrutícola existentes.

Por último, en el borde del casco, en la zona del cementerio, se propone una zona reducida en un suelo urbano consolidado.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest. (Has)
	86,42		8,10	14,50	63,82	7,00

Diagnóstico

Gran parte de los almacenes existentes en el núcleo de Abarán presentan problemas de accesibilidad, por lo que es deseable su traslado progresivo en un breve plazo de tiempo.

La terminación de la autovía ha dotado a la intersección con la carretera que une Abarán con la estación de Blanca de la mejor accesibilidad en el municipio, con un nudo de acceso directo, y un importante valor de fachada en el área de entrada al centro regional, por lo que se consolidará a medio plazo como el eje más atractivo para la implantación de industrias.

Los polígonos que estaban delimitados en las Normas Subsidiarias en revisión no proporcionaron una oferta atractiva y viable, en su momento, con problemas de gestión y urbanización, en un entorno con profundos barrancos. La nueva delimitación es más coherente con la visualización desde la autovía, lo que facilitará la comercialización.

Existe gran tensión para la concesión de licencias en el suelo no urbanizable vigente, demandas que no han conseguido concentrarse en el desarrollo de un polígono, con los consiguientes problemas de dispersión de actividades (y esfuerzos de creación de suelo ordenado) en el territorio municipal.

En todo caso las dinámicas en el entorno (autovía, polígono de Blanca, nuevos polígonos en la Vega Media...) generarán un incremento seguro de la actividad.

Valoración de la demanda

Existe cierta demanda interna que tiende a ubicarse en suelo No Urbanizable, con precios muy bajos.

La autovía Murcia - Albacete ha generado un efecto de llamada en el nudo de entrada, que ha incrementado la demanda de suelo que actualmente está en espera de las actuaciones municipales o presionando la autorización en Suelo No Urbanizable.

Necesidades y previsiones

Existe necesidad de disponer de suelo urbano, de ahí que en la revisión de las NNSS se proponga la creación del sector Urbanizable Industrial Barranco de Molax, en el nudo de la autovía como actuación prioritaria.

Dada la situación en el corredor norte de entrada a la Región, existen previsiones para el crecimiento de la demanda.

Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	0,00	0,00	0,00	22,60	22,60			5	7	7	9

Propuesta

Las propuestas en Abarán, coherentes con el Plan General son:

1. Desarrollo de una Zona Industrial en el nudo de la autovía:

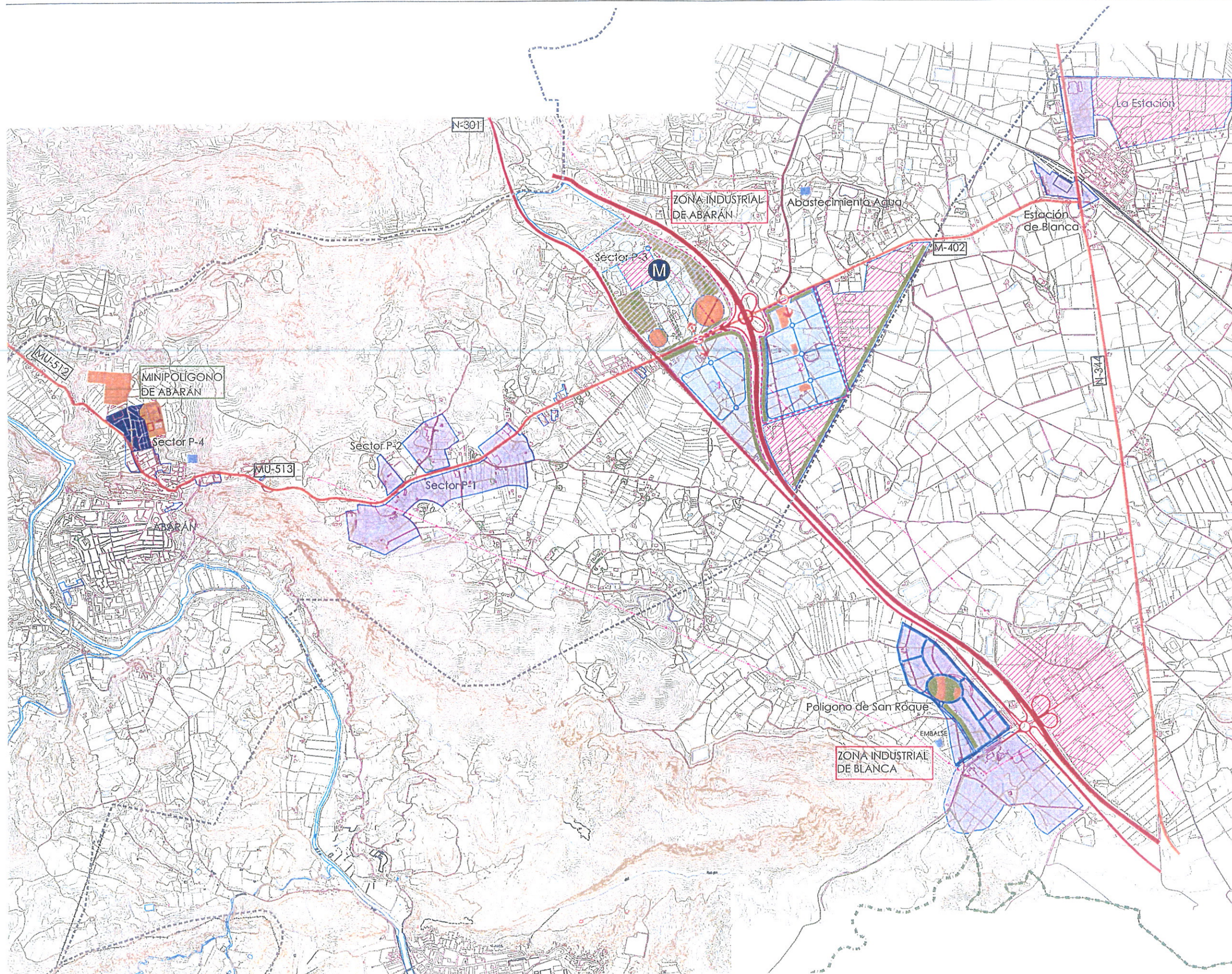
- Ordenar los suelos actualmente ocupados en ambos márgenes de la autovía.
- No permitir nuevas instalaciones en el polígono ni en el entorno, limitando las aprobaciones en suelo no urbanizable.
- Desarrollar por fases de unas 25 has el polígono, con una actuación urgente en el sector sur, que cualifique la relación con la autovía y la antigua carretera nacional, como fachada de actividades industriales.
- En el sector noroeste, y directamente relacionado con el nudo, desarrollar un Centro de Servicios (gasolinera, hotel, servicios al transporte y empresas...) para el conjunto del polígono, como foco de atracción en el corredor.
- En el sector este, estudiar la ordenación de un sector que recoja las naves existentes.

2. El resto de la delimitación de esta zona, habrá de considerarse como una reserva a largo plazo.

3. Zona de servicios y talleres en el suelo industrial urbano del Plan, como zona de traslado de las actividades más integradas en el núcleo.

4. Demorar desarrollos en el resto del municipio.





- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal

- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales

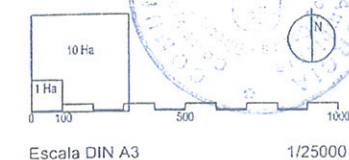
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / "reserva estratégica"
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIs
- Fases de actuación

- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan

- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Viaro existente o planeado
- Viaro indicativo propuesto

- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento: S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

Municipio del litoral occidental, separado del Valle del Guadalentín y la Autovía del Mediterráneo por las semidesérticas Sierras de la Almenara y la Carrasaquilla, que la otorga carácter de enclave en la costa. La autovía une el municipio con la ciudad de Lorca. El núcleo urbano, de dimensiones medias y buena traza urbanística, está volcado hacia el puerto comercial y deportivo, y se extiende por el frente costero hacia las urbanizaciones de Calabardina y Cabo Cope. La trama urbana está prácticamente cerrada por la circunvalación al norte.

En el interior, hasta la zona de la Sierra, se desarrollan cultivos bajo invernadero, que están conformando un intensivo paisaje agrícola.

Valoración de la oferta

El polígono de Las Majadas, bien situado al norte de la circunvalación, está desarrollado solo en el primer sector. La oferta ha sido hasta ahora insuficiente en volumen y calidad, debido al estado de semiurbanización, con las infraestructuras ejecutadas parcialmente; están previstas las obras de urbanización del resto del área.

En el entorno de Las Majadas han crecido las instalaciones dispersas (entre otras la planta desaladora), dada la falta de oferta real del polígono, que están ocupando el sector hasta la autovía de forma desordenada. Existe un sector de ampliación del polígono hacia el oeste.

La Zona Industrial de la Carretera de Lorca es un enclave del sector agrícola, formado por grandes parcelas y pequeñas naves. Este tipo de enclaves dispersos se está generando también en el lado opuesto de la autovía y en zonas de regadío.

La oferta se complementa, en el ámbito urbano, con los suelos industriales de La Rambla del Charco, precariamente urbanizados. En el entorno de la estación de ferrocarril existen suelos e instalaciones que tienen actualmente muy baja utilización.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	100,37		53,00	18,50	28,87	75,00		3,58 0,00 3,58	71,50	37,92			5	7	7	9

Diagnóstico

Aguilas debe resolver, a corto y medio plazo, sus demandas de suelo industrial en el Polígono de Las Majadas.

La estimación de actividad industrial es difícil de concretar:

- La demanda es principalmente local, y la formación de un fuerte complejo industrial en Lorca – Puerto Lumbreras resta potencial a Aguilas.
- Por otra parte, los dos sectores de actividades locales (agricultura y turismo) pueden generar una importante demanda complementaria.
- La autovía puede facilitar la integración de los municipios y el incremento de actividad.

En cualquier caso, siguen existiendo tendencias desordenadas en el sector agroindustrial, que se concretan fundamentalmente en el entorno de las Majadas y la carretera de Lorca.

La probable entrada de la costa occidental de Murcia en el mercado internacional turístico va a suponer un cambio en las economías locales y sus actuales sectores de actividad difíciles de prever.

Valoración de la demanda

Aguilas tiene una cierta demanda de creación de empresas, centrada más en sectores comerciales, de servicios y agroindustriales que en el puramente industrial.

La creciente importancia del sector turístico hace prever la formación de demanda industrial relacionada con la construcción, servicios al turismo y náuticos, etc.

Necesidades y previsiones

Las necesidades y previsiones de crecimiento industrial en Aguilas van a estar orientadas fundamentalmente por tres factores:

- Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región determinan la localización en la costa oeste de las Actuaciones de Interés Regional de Covaticas y Marina de Cope, dos grandes focos de crecimiento turístico de la Región.

- La Autovía Cartagena - Vera se va a convertir en un vector de integración transversal del litoral, acercando Aguilas a la zonas de Cartagena y Fuente Alamo, con mayor peso industrial.

- La agricultura de invernaderos tiene asociada un elevado nivel de inversiones en instalaciones, servicios, tecnología...

Propuesta

El desarrollo de suelo para actividades económicas en el municipio de Aguilas debe ser en el futuro absolutamente coherente con el papel y las posibilidades que tiene planteadas:

- como zona de crecimiento turístico de interés regional;
- en relación al Eje del Guadalentín, y la consolidación en éste de polos industriales muy avanzados;
- dentro del nuevo eje del litoral, formado por la autovía Cartagena – Vera.

1. Minipolígono de Las Majadas

- Completar el desarrollo del polígono, terminando en el corto plazo la urbanización y comercialización de parcelas.
- Mejorar el nivel de urbanización existente en la zona de entrada.
- Ordenar las instalaciones del entorno dentro de un plan de actuación a incorporar en el Plan General, delimitando las unidades de actuación necesarias para el crecimiento modular hacia el oeste.

- Delimitar un área de reserva de suelo industrial en el cuadrante entre el polígono y la entrada desde Lorca. Consolidar el área como el único polo industrial del municipio.
- En el conjunto del cuadrante, establecer un 20% de suelo para usos de protección y mejora ambiental, preordenando y urbanizando los frentes de la circunvalación y el acceso desde Lorca. Reservar, en la gestión del polígono, los frentes de dicho cuadrante para parcelas de empresas de calidad.

Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

La problemática del suelo en el casco se centra en la integración urbanística de las instalaciones existentes y en el desarrollo de un régimen que regule la compatibilidad de usos.

2. Entorno de la Estación y Puerto

- La zona tiene muy buena localización respecto al puerto deportivo, por lo que es necesario valorarla como una unidad de actuación dotacional y de servicios para actividades náuticas y turísticas.
- Desarrollar como una zona urbana densa y de calidad.

3. Calidad ambiental y de diseño

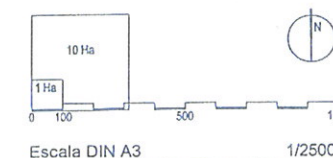
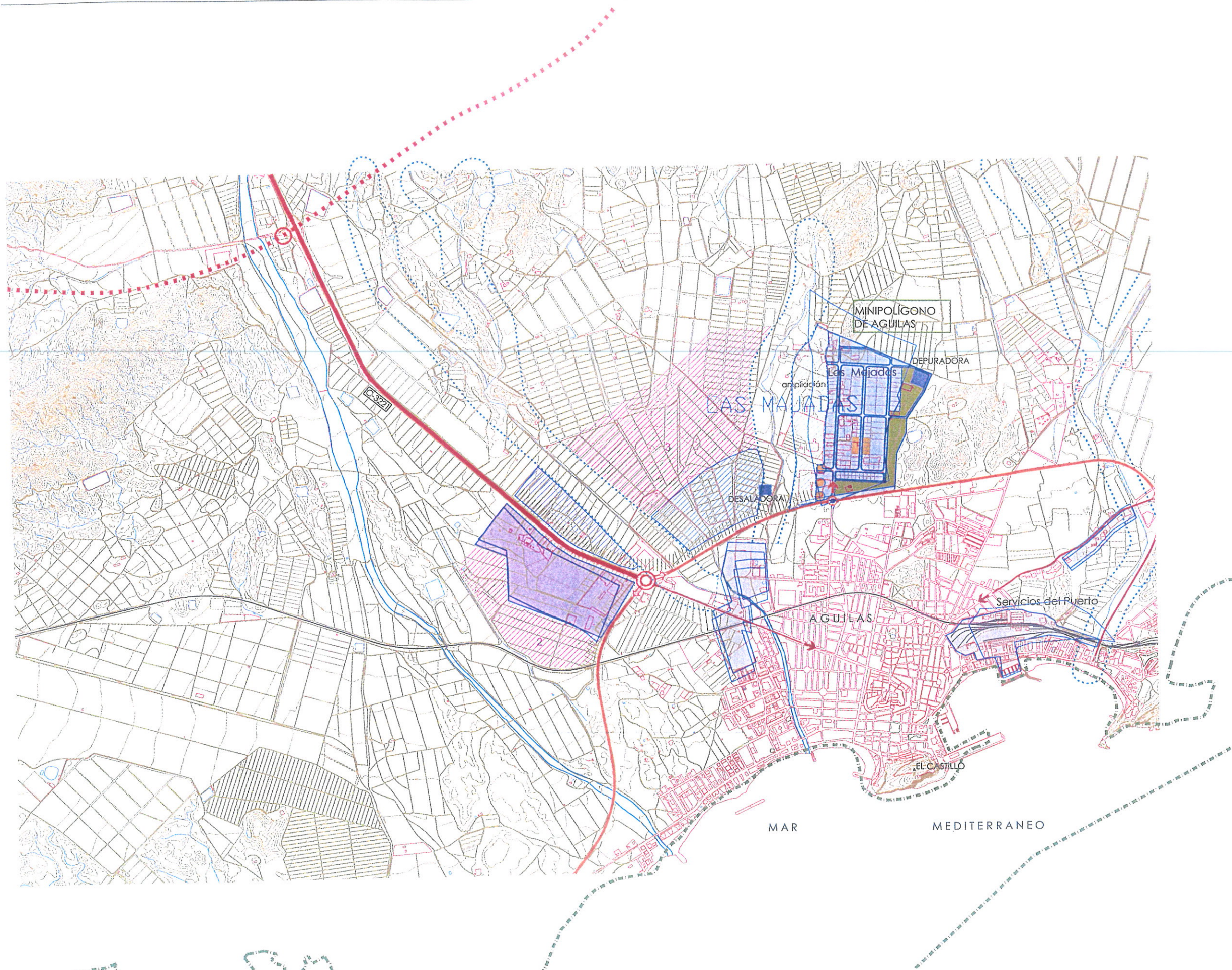
- Las nuevas expectativas turísticas implican un elevado nivel de exigencia en el resto de actividades y tejidos urbanizados del municipio. Se propone establecer mecanismos de control de proyectos, instalaciones, infraestructuras, impactos visuales, etc.
- Incluir en la normativa del Plan General o en Planes Parciales una Guía de Diseño que regule elemento de la urbanización de polígonos.

4. Area urbana: revisar la afección de la rambla. Formar áreas de servicios urbanos o promover traslados al polígono.

5. En el resto del municipio

- Controlar la implantación de actividades en suelo no urbanizable ligadas a la agricultura.
- En el entorno de la nueva autovía Cartagena - Vera, redactar un Plan de Ordenación de Areas de Servicio, limitando las actividades, con el fin de evitar la aparición de focos de servicios industriales. En principio, actividades de taller, reparaciones, etc., no deberían establecerse fuera de los polígonos.

6. Conforme a lo indicado en las Directrices y P.O.T del Litoral de la Región de Murcia, se evitarán tanto la calificación de suelo industrial como la instalación de nuevas industrias, entre la Autopista Cartagena - Vera y el mar en el área comprendida entre la Loma de los Peñones y el límite del Témino Municipal de Aguilas, lindante con Lorca.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Municipio de la Comarca del Río Mula, de tamaño y población muy reducidas. Se trata, como en el caso de Pliego o Campos del Río, de municipios rurales que se han visto muy beneficiados por la nueva autovía, que los ha relocalizado en el contexto regional y metropolitano, con un tiempo de acceso muy corto a los corredores de actividad.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo se centra en el nuevo polígono (Carretera C-415), en desarrollo, en contraste con los polígonos existentes, de escaso desarrollo.

El polígono está bien localizado respecto a la autovía, con acceso desde el nudo y buena visibilidad, y tiene unas dimensiones muy ajustadas a la realidad de las actividades industriales del municipio.

Valoración de la demanda

Albudeite no tiene tradición industrial, por lo que no se detecta demanda de suelo. Las tendencias y fuertes necesidades de suelo en toda la Región, y especialmente en el entorno de los nuevos ejes de comunicación de acceso al centro, han provocado la existencia de un nivel de demanda generalizado en todos los municipios.

La demanda de suelo debería ser matizada en todo caso con la escasa población industrial, la capacidad para generar servicios, etc.

Necesidades y previsiones

Las necesidades se centran en el deseo de atraer industrias ofreciendo las máximas facilidades posibles, en función de la proximidad a la Autovía del río Mula.

Comarca	Río Mula
Población 1999	1.376
P. activa industrial 99	7
Planeamiento municipal vigente	NORMAS SUBSIDIARIAS
Fecha de aprobación	05/09/1990
Planeamiento en revisión	S
Fase de tramitación	Aprobación inicial NNSS
Observaciones sobre el Plan	
Falta refundido. Aprobación avance 18/12/99. Aprobación inicial 06/09/00	

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	23,53	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
									Vacante	En obras	Total								
				0,00	0,70	22,83	1,00		0,00	0,00	0,00	0,70	0,70			0	0	0	0

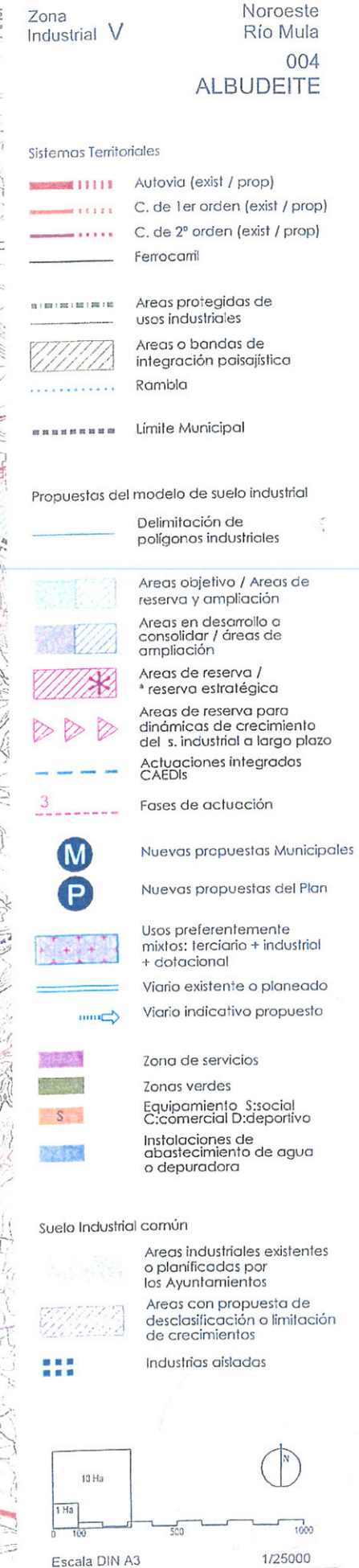
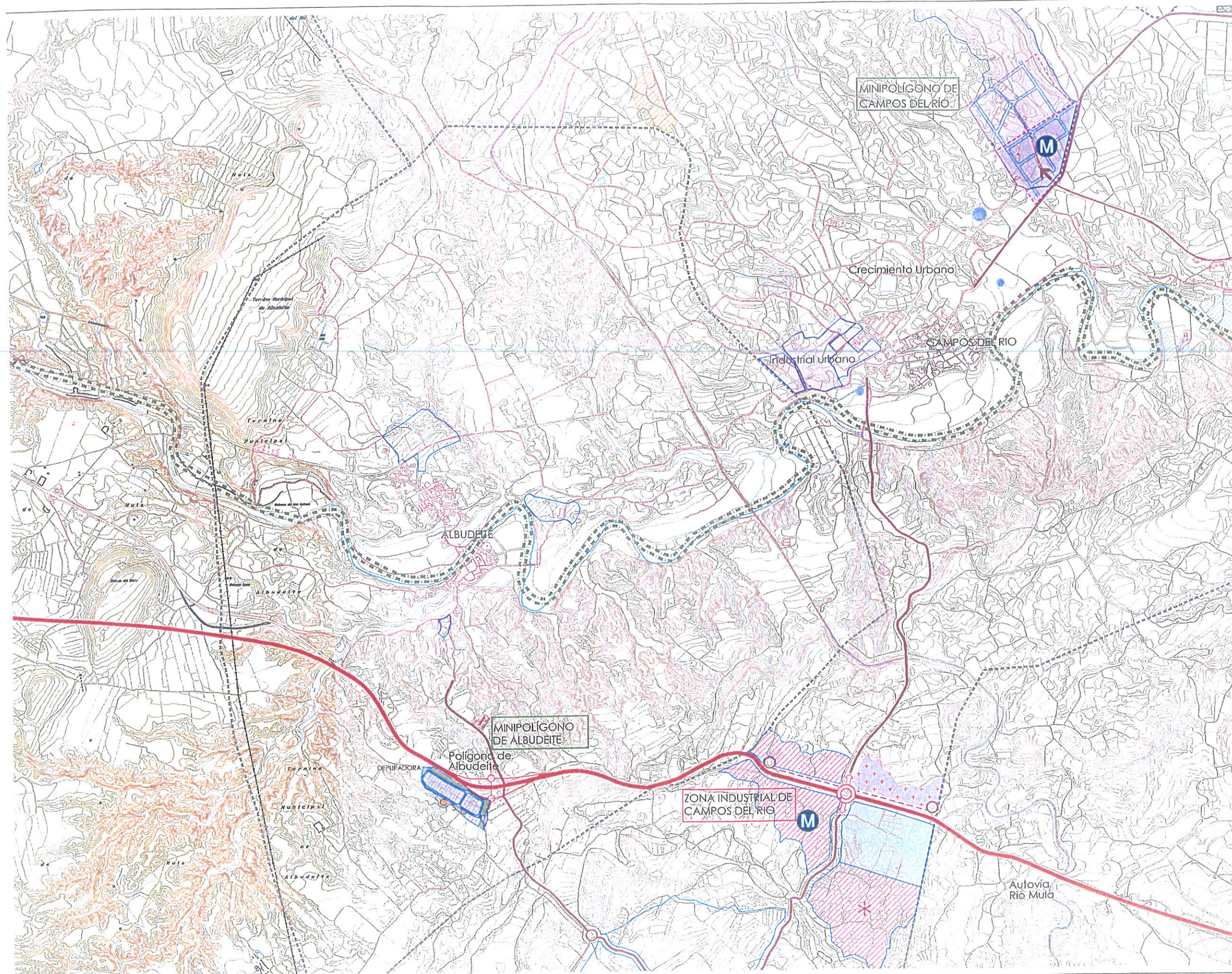
Diagnóstico

Municipio de actividad industrial prácticamente nula, cuyas posibilidades de industrialización sólo pueden ser contempladas en el ámbito comarcal, y con las nuevas demandas que provoca la autovía del noroeste y la escasez de suelo en el entorno.

El polígono en desarrollo es una actuación correcta en dimensiones y tipologías.

Propuesta

1. Consolidar el desarrollo del polígono, de acuerdo a las características locales.
2. Facilitar, desde las entidades regionales, instrumentos y ayudas para la gestión del polígono, comercialización, urbanización, mantenimiento, etc. que pueda complementar la capacidad del Ayuntamiento.
3. Reservar suelo para ampliaciones futuras y posibles actuaciones singulares de carácter endógeno.
4. Coordinar las actuaciones y nueva oferta con Campos del Río y Mula.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Alcantarilla está situado en el corredor Mediterráneo; el núcleo urbano es extraordinariamente denso, limitado el crecimiento por las pequeñas dimensiones del término, por lo que en su interior han convivido tejidos residenciales con actividades industriales. Además sufre la localización de los sectores con mayor permisividad de Murcia.

Las nuevas infraestructuras del Río Mula y las previsiones de autovías en la Vega Media refuerzan su valor como punto de articulación territorial entre la A-7, la ciudad de Murcia, el sur y el oeste regional.

Valoración de la oferta

La oferta industrial de Alcantarilla se concentró originariamente en el casco urbano, en convivencia con el tejido residencial, dadas las limitaciones del término municipal, y en las carreteras de salida a Mula y Las Torres de Cotillas. Los problemas del suelo así generado son, en general, la urbanización deficiente y los considerables impactos funcionales y ambientales, en un espacio donde es común la coexistencia de edificaciones contiguas de vivienda e industriales. Este parque de suelo está además recortándose por la reconversión de sectores hacia usos residenciales y talleres compatibles.

El polígono Oeste, una vez que se amplió el término municipal, proporcionó a Alcantarilla una importante oferta de suelo industrial, completada en poco tiempo.

Actualmente se está desarrollando suelo al norte de la autovía, relacionado con el nudo de la autovía del Noroeste, en una zona muy visible.

Valoración de la demanda

Alcantarilla ha tenido siempre una demanda de suelo notable, por su situación en el área metropolitana: continuidad con la ciudad de Murcia y la Huerta del Segura, la relación con el corredor de municipios de la Vega Media (Las Torres, Molina...), relación directa con la autovía del Mediterráneo...

La demanda actual podría tener un receso, si Murcia ciudad empieza a generar suelo competitivo, una vez que se ha aprobado el Plan General y existen polígonos de iniciativa privada en marcha.

En todo caso, además de las tendencias comunes a todo el corredor mediterráneo en la Región, el nudo de la autovía A-7 en Alcantarilla es también la puerta de entrada al Eje del Río Mula y al Eje del Guadalentín, por lo que se convierte en un nudo de atracción de demanda muy potente.

Necesidades y previsiones

Alcantarilla necesita, con carácter prioritario, crear oferta de suelo competitiva a nivel regional y regenerar el espacio urbano.

Las previsiones del Ayuntamiento en la revisión del Plan General son:

- Creación de un gran espacio de usos mixtos (actividades económicas, comerciales, industriales y terciarias) en el entorno del nudo de la autovía, sobre la base de los polígonos de La Coroneja, ordenando la zona de Furfural, los nuevos desarrollos de la Lonja de Pescados, etc. Este paquete de suelo, junto con la extensión residencial al sur, es el área de expansión del núcleo urbano de Alcantarilla, entre Sangonera y la autovía.

- En las zonas industriales urbanas el objetivo final es la expulsión de las actividades industriales, en función del impacto que generan. El ayuntamiento necesita realizar este plan en dos etapas, dada la dificultad de generar un espacio de atractivo residencial: mediante el cambio de normativas de usos, en la primera se permite la reconversión de las actividades industriales a actividades económicas blandas: comercio, almacenes urbanos, talleres y servicios, etc. Se confía así a que en una segunda etapa se produzcan cambios de uso a residencial.

Comarca Huerta de Murcia

Población 1999 32.982

P. activa industrial 99 2.727

Planeamiento municipal vigente PLAN GENERAL

Fecha de aprobación 21/12/1983

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Avance PGOU

Observaciones sobre el Plan

Texto refundido sin Toma de Conocimiento.
Iniciado avance

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	258,43		176,42	7,09	74,92	213,00		0,00	4,29	4,29	183,51	79,22			32	42	45	57

Diagnóstico

Alcantarilla se encuentra en un momento de encrucijada: actualmente no tiene oferta de suelo disponible en los polígonos planeados, el suelo industrial inserto en el casco urbano es obsoleto e incompatible con su desarrollo, y, al mismo tiempo que está situada en una posición clave en el área metropolitana y la Región, la accesibilidad desde la autovía puede ser limitada en los nuevos crecimientos.

- La finalización de las obras de ampliación del polígono Oeste proporcionó a Alcantarilla una oferta de suelo industrial de la que carecía; estando actualmente prácticamente vendido y ocupado.
- Por lo demás la revisión del planeamiento municipal continúa cambiando la calificación de suelo industrial entorno al casco, reconvirtiendo zonas y enclaves (por ejemplo, el Cabezo Verde) hacia usos residenciales.
- Se mantienen algunos enclaves industriales singulares, especialmente sobre las carreteras de Mula y Las Torres, o Hero y su ampliación, sin producir oferta industrial nueva, o adaptada al cambio de normativa como espacios de servicios.
- El polígono de La Coroneja, de promoción privada, está también colmatado.
- El actual nudo de la autovía del Mediterráneo es probablemente el único punto de

Propuesta

La propuesta de las Directrices apoya el modelo de suelo propuesto por el Ayuntamiento, señalando las actuaciones de coordinación territorial.

1. Polígono Oeste

- Inclusión en la Actuación Estratégica del CAEDI Oeste de Murcia.
- A pesar de que en el municipio el CAEDI no supone nueva oferta de suelo, es necesario que las fases del polígono que están en Alcantarilla se incorporen a los posibles procesos de gestión común, de los que se podrían obtener beneficios de escala en la gestión, mantenimiento, normativas homogéneas, dotación de servicios, etc.
- Integrar y mejorar la relación con los nuevos paquetes de suelo en el oeste de la autovía del Palmar.

2. Actuaciones en zonas urbanas.

- Reconversión de actividades industriales a dotaciones de servicios urbanos, talleres, comercio y almacenaje, terciario local, etc., de acuerdo a las propuestas municipales.
- Actuación coordinada para la Rehabilitación Integral de Zonas Industriales Urbanas de Alcantarilla.
- Los objetivos de un posible Programa son, de forma indicativa, la elaboración de una normativa para la reconversión del espacio industrial (edificación, parcelación, viario y accesibilidad, impacto ambiental), señalar los objetivos preferentes de traslado, generación de dotaciones y

acceso posible al corredor, que en la actualidad articula la movilidad en el área metropolitana; los nuevos desarrollos no tendrían comunicación directa a la autovía. La terminación de la autovía del Palmar ha venido a solucionar los graves problemas de accesibilidad al Polígono Oeste desde el norte, pero queda lejos todavía la solución a la autovía del Reguerón por el sur de Murcia.

servicios a las nuevas empresas y al tejido residencial, obtención de zonas verdes, fases de actuación, bases de convenios con propietarios, plan de inversiones...

- El fin es la coordinación de ayudas de nivel regional y la homogeneización de actuaciones.

3. Zona Industrial Alcantarilla - La Coroneja

- El área de actuación está relacionada con puntos de actividades económicas y dotacionales de gran importancia en la Región, como la Universidad, el Parque Científico de Murcia, Cabezo Cortado, con la entrada al eje del Guadalentín y su conjunto de zonas industriales (Librilla e Industrialhama las más cercanas) y el Eje del Río Mula (con actuaciones planeadas en Campos del Río y en ejecución en Mula).

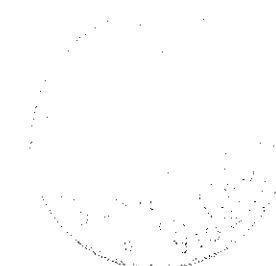
- Se trata entonces de una actuación estratégica y prioritaria, en la que sería posible desarrollar un instrumento de coordinación territorial con el nuevo Plan General Municipal de Ordenación de Alcantarilla.

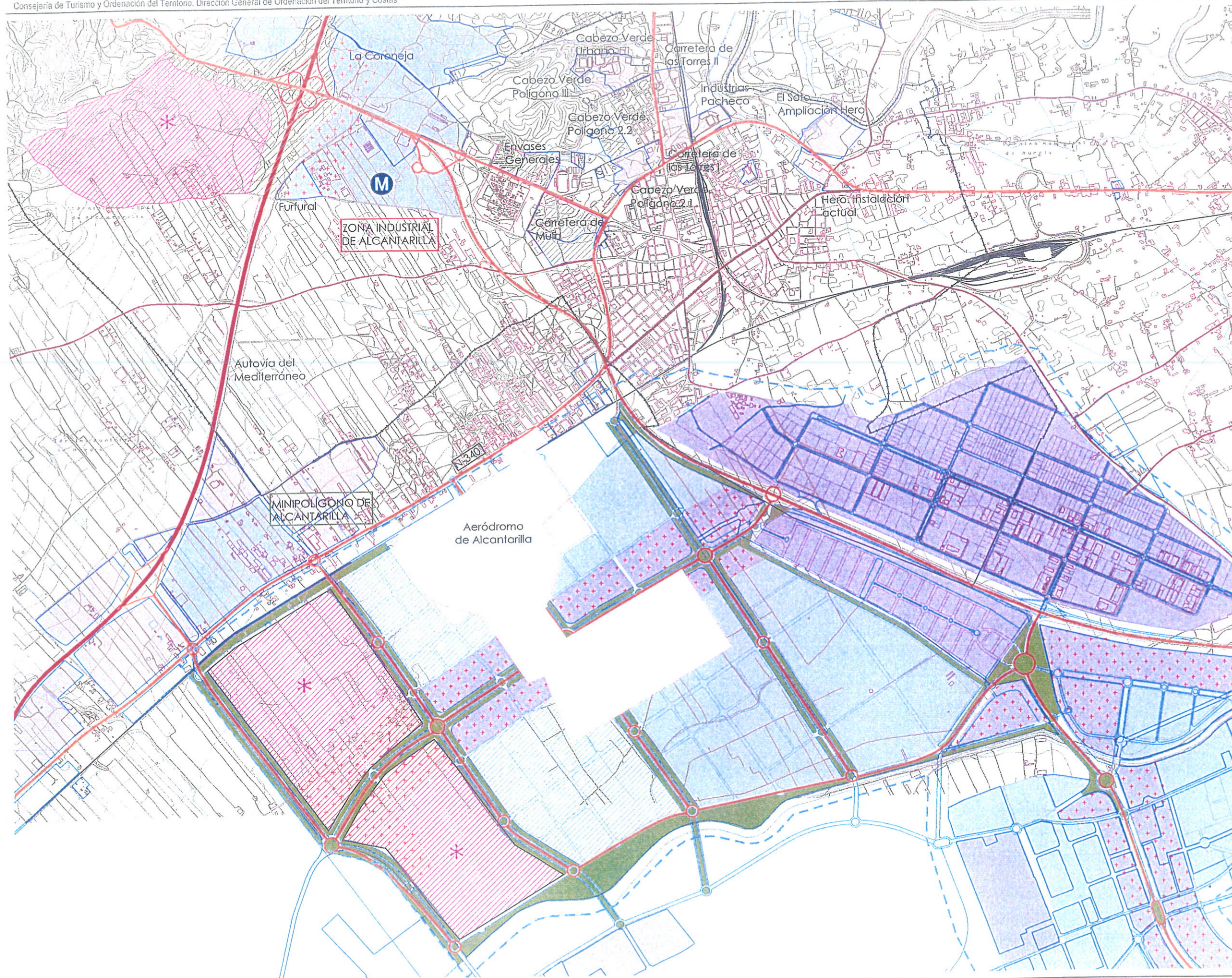
- La base de los contenidos de usos y zonificación se desarrollará de acuerdo a los criterios municipales: ordenación de una zona de actividades económicas, industriales y de servicios, que integre espacios terciarios y comerciales de fachada en relación con la autovía, los polígonos existentes y planeados, especialmente la zona de Derivados Químicos, y dotaciones relacionadas con los nuevos crecimientos al sur.

- Para el desarrollo de la planificación se elaborará el esquema de accesibilidad a la Zona Industrial y los distintos sectores, asegurando la funcionalidad de la actuación, como base de propuestas a los organismos de carreteras pertinentes.

- Actuación por fases, con criterios de reserva para la implantación de usos singulares y de calidad en el medio -- largo plazo y en posiciones de fachada.

- Se delimitará en el conjunto del suelo la zona de actuación, comprendiendo reservas para sistemas generales que independicen el sector de la autovía y los nuevos crecimientos residenciales. El conjunto de suelo incluirá los polígonos existentes, el suelo urbanizable sectorizado y sin sectorizar, destinando reservas del 25 % de la superficie total a usos de protección y mejora ambiental (de los que se extraerán los sistemas locales de los planes parciales).





Zona Industrial I

Sistemas Territoriales

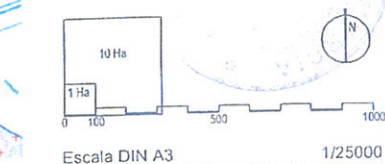
- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril
- Áreas protegidas de usos industriales
- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla
- Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / * reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIS
- Fases de actuación
- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan
- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Vialidad existente o planeada
- Vialidad indicativa propuesta
- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas



Escala DIN A3 1/25000

Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Valoración de la demanda

No hay.

Comarca Bajo Guadalentín

Población 1999 1.005

P. activa industrial 99 24

Planeamiento municipal vigente NORMAS
SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 12/06/1991

Planeamiento en
revisión SFase de tramitación Aprobación inicial
PGOU

Observaciones sobre el Plan

Tramitación PGOU, aprobación inicial 12-06-
02

Valoración de la oferta

El Ayuntamiento dispone de 10000-12000 m2 en el borde de la carretera MU-5033, aproximadamente a unos 80-100 ptas/m2.

Necesidades y previsiones

Sin
expectativas.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total					0	0	0	0
	1,00		0,00	0,00	0,00	1,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						

Diagnóstico

Debe señalarse la existencia de una tradición alfarera que se mantiene en el núcleo de Las Canales. La producción es artesanal y mantiene su actividad. Los espacios libres circundantes de las alfarerías se utilizan como secaderos, almacenajes, etc.

El acceso al núcleo es muy deficiente, realizándose el paso a la zona de las alfarerías a través de un camino hormigonado con algún punto muy estrecho (aprox. 2,50 metros).

El acceso principal a Aledo se realiza a través del viario urbano de Totana, siendo la carretera una vez abandonada Totana, estrecha (sin arcenes) y con trazado muy sinuoso (de montaña).

Las posibles expectativas del Municipio siguen siendo las derivadas de la actividad artesanal.

Propuesta

Estructura municipal

Municipio de la Vega Media, delimitado por la confluencia de los ríos Mula y Segura, en la margen derecha de éste. Como el resto de los núcleos de la comarca, de carácter agrícola y dimensiones medias, existen problemas de conexión a los ejes territoriales, que se realizan a través de los núcleos inmediatos y de nudos ya saturados, y problemas de compatibilidad de crecimiento sobre las zonas de huerta y regadíos.

Valoración de la oferta

Existe una importante oferta de suelo, dividida en dos áreas cercanas al casco: en el noreste, en gran parte zonas industriales urbanas consolidadas, sobre la vega del Segura; en el noroeste, sobre terrenos de menor calidad agrícola, suelo urbanizable industrial sin consolidar.

El suelo industrial está en gran parte gestionado, urbanizado y consolidado. Los desarrollos de suelo de Alguazas han sido correctos en modulación, disciplina urbanística, impacto ambiental, adecuación a la demanda, calidad de la urbanización y la edificación...

La oferta actual de suelo disponible, con precios menores que en Molina del Segura, se concentra en sectores fruto de la división en unidades de ejecución de los iniciales planes parciales, en un modelo de dimensiones menores, más efectivo para las demandas vigentes.

Valoración de la demanda

La actividad industrial está ligada en su mayor parte al sector de alimentación. La demanda de suelo en Alguazas ha pasado por etapas de atonía grave, por lo que el ayuntamiento apostó por la fijación y consolidación del suelo existente, incentivando los traslados, modificando planes para el ajuste de la gestión en unidades menores, lo que ha facilitado un modelo en el que se ajusta adecuadamente la capacidad urbanizadora y la oferta a la demanda existente. Existen demandas de ampliación y relocalización de empresas.

Se detecta no obstante una cierta competencia de algunos municipios colindantes debido a una menor disciplina urbanística sobre el suelo no urbanizable.

En todo caso, es necesario valorar que la demanda en todo el entorno del Area Metropolitana de Murcia es considerablemente alta, como consecuencia de la escasez de oferta en los puntos centrales y de mayor consolidación (Murcia, Molina, Lorquí...)

Necesidades y previsiones

Las posibilidades de crecimiento industrial en el municipio de Alguazas, como en el resto de la Vega Media, están condicionadas por los graves problemas de accesibilidad y de relaciones viarias a nivel territorial. Las necesidades están orientadas por tanto a la resolución de nuevas ejes de movilidad, y se centran fundamentalmente en el eje de la Vega Media.

Basado en éste, como eje articulador territorial con el eje Murcia – Albacete y Murcia – Andalucía, la revisión del Plan General prevé una gran reserva de suelo, clasificada como urbanizable industrial no sectorizado entre el casco y el nuevo eje y al norte de la carretera de unión con Campos del Río. La zona sur se reserva para usos residenciales, y la delimitación de suelo se basa en la formación de una fachada (discontinua) de actividades en el nuevo corredor y en la preservación de los suelos agrícolas del municipio.

Comarca Vega Media

Población 1999 7.021

P. activa industrial 99 1.341

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 26/04/1989

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Aprob. Provisional PGOU

Observaciones sobre el Plan

Tramitadas Modificaciones puntuales en suelo urbano. Aprobaciones: Avance 08/10/98; Inicial 17/03/99; Provisional 16/03/01. Falta Refundido.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	111,81		59,57	1,73	50,51	38,21		3,59	0,00	3,59	61,30	47,71			10	13	13	16

Diagnóstico

El municipio presentaba una oferta de suelo adecuada, suficiente para la demanda que era habitual, y con reservas de planeamiento para el desarrollo a corto y medio plazo. El sector industrial ha sido y es sensible a los movimientos de redimensionamiento y reestructuración del sector agroindustrial.

El suelo actual está en general bien localizado respecto al núcleo, pero presenta problemas de accesibilidad al territorio regional, y los derivados del cruce por tejidos urbanos o carreteras rurales, por lo que constituye una oferta de carácter local.

Las fuertes interrelaciones comarcales existentes aconsejan:

- Mejorar el nivel de integración regional, mediante los nuevos corredores viarios.
- Mejorar al mismo tiempo el nivel de accesibilidad entre las áreas industriales del entorno.
- Corregir el actual impacto de tráfico por los núcleos urbanos.
- Una política de coordinación de la oferta y las nuevas actuaciones de suelo, de manera que se aprovechen los fenómenos de descentralización metropolitana que puedan darse.
- Preservar las áreas de valor agrícola y paisajístico.

Propuesta

Las propuestas básicas de las Directrices y el Plan, según las líneas del diagnóstico son:

1. Estructura de accesibilidad territorial.

- Con carácter estructurante, definir el corredor del Eje de la Vega Media como alternativa fundamental de conexión norte - sur con el resto de municipios de la Vega Media.
- Mejorar la calidad de la articulación con los municipios de Campos del Río (conexión este - oeste con el Eje del Río Mula) y con Molina de Segura, como núcleo de servicios y cabecera de la Vega.

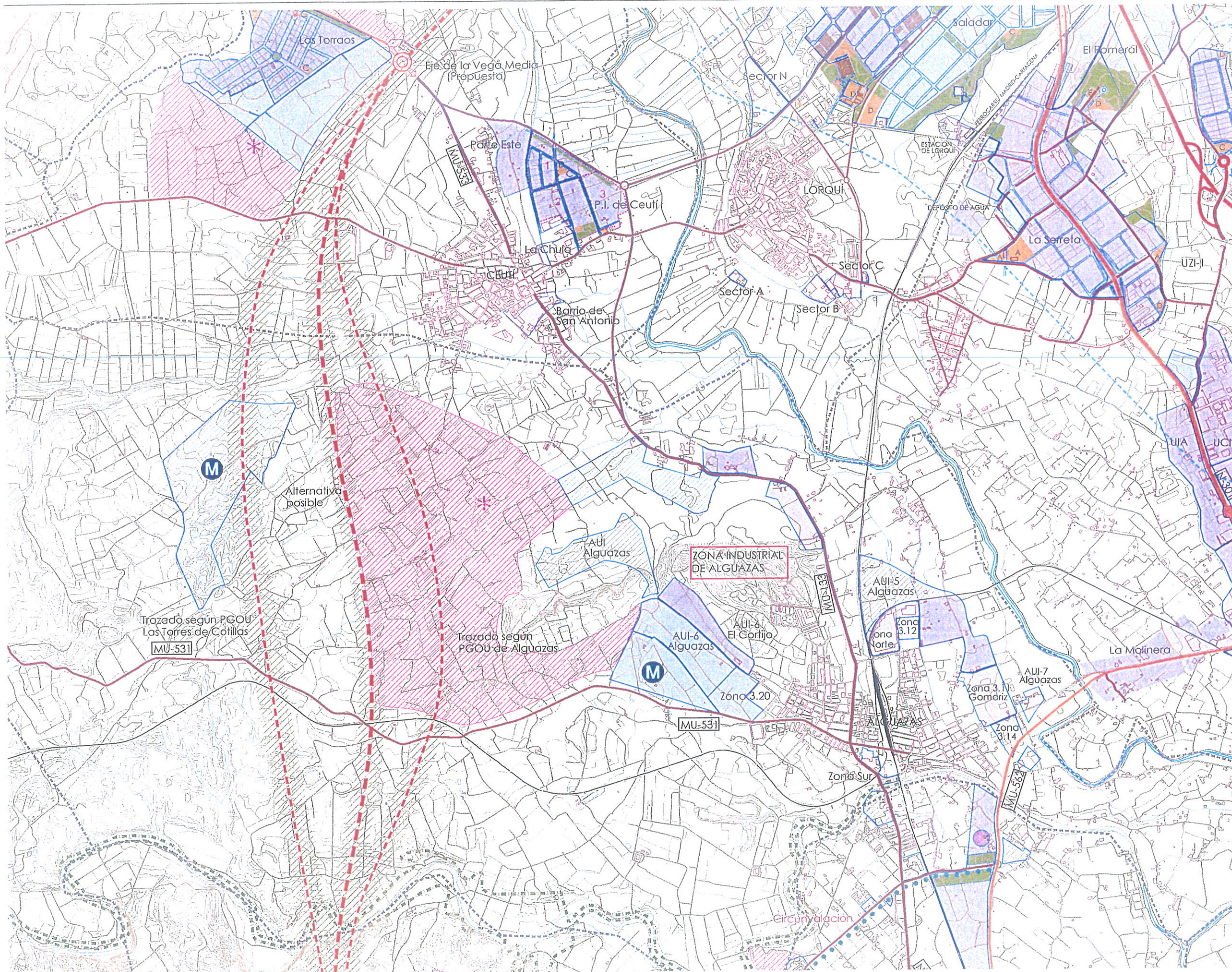
2. Zonas industriales existentes:

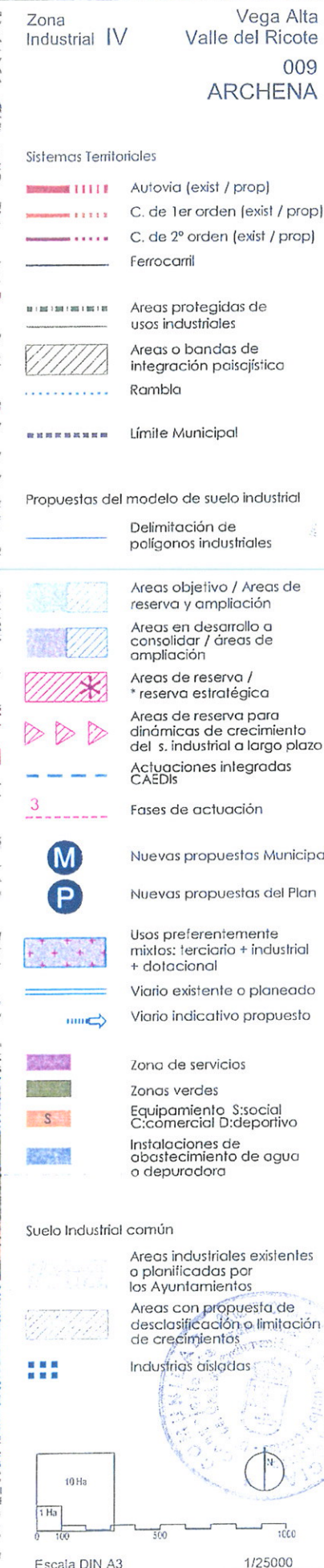
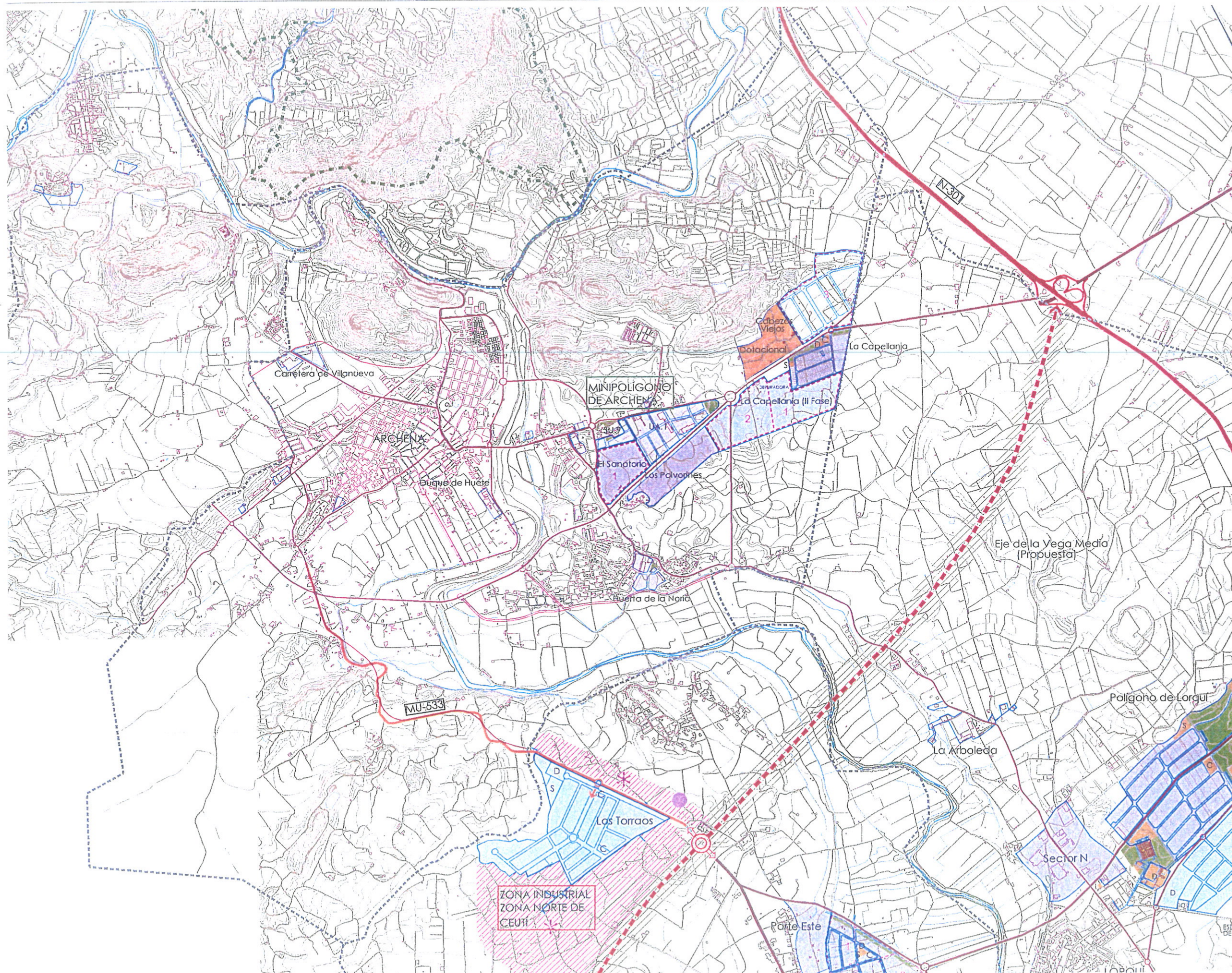
- Consolidar y potenciar el tejido industrial actual, manteniendo el nivel de la oferta y la calidad obtenida, como modelo eficiente de escala local.
- Coordinar acciones de mantenimiento y gestión de polígonos
- Reurbanizar los polígonos Zona Norte y 3.12 y mejorar el nivel de accesibilidad.
- Coordinar el crecimiento modular de los suelos sectorizados propuestos en la revisión del Plan General.

3. Nuevos Polígonos locales en el entorno de la futura autovía

- En función de la puesta en marcha de la autovía, criterio selectivo de generación de oferta a medio y largo plazo, mediante Parques de Actividad de dimensiones controladas, en localizaciones concentradas, evitando la dispersión y colonización del territorio agrícola.
- Política de creación de polígonos de cierta entidad, mediante planes parciales que integren unidades de actuaciones de dimensiones medias, manteniendo una ordenación de conjunto de las infraestructuras, estructura viaria y dotaciones.

- Evitar implantaciones por interés social fuera de los polígonos actuales en el corto plazo. Localización en suelos sin dotación de regadío.
 - Reservar, en la línea del Plan General, las áreas de mejor accesibilidad en el entorno de los nudos de la futura autovía para actividades empresariales y dotacionales, como focos de oportunidad supralocal.
 - Mantener el nivel cualitativo actual. Fomentar la integración en entidades de mantenimiento y conservación comunes, con criterios de escala.
4. Coordinación de actuaciones con municipios de la Zona de la Vega Media, fundamentalmente con Ceutí, Lorquí y Las Torres de Cotillas, y con Molina como ciudad central.





Estructura municipal

Beniel forma parte del conjunto de núcleos urbanos de la productiva huerta de Murcia, con gran parte del núcleo enclavado en la margen derecha del río Segura. Es un municipio funcionalmente integrado con el de Murcia, por medio de la huerta, territorio agrícola continuo de donde procede alguna actividad industrial centrada en los transformados agrícolas y en la industria maderera.

Muy relacionado con la provincia de Alicante, Beniel tiene una estructura marcada por la retícula de caminos de huerta y la implantación dispersa en sus bordes. No existe una estructura de mayor escala, por lo que la accesibilidad es sumamente complicada y confusa, estando desligado del eje mediterráneo.

La construcción de la autovía del Reguerón y la mejora del eje Yecla – San Javier pueden dar la vuelta a esta situación territorial.

Valoración de la oferta

Pese a la gran extensión de suelo calificado como industrial en el Plan General vigente, la oferta de suelo desarrollado es prácticamente nula. El Mojón es el único área con posibilidades de consolidación como polígono con cierta entidad.

Mediante la modificación de normas subsidiarias se establecían ordenaciones de frente de carretera, que venían a regularizar situaciones de hecho.

Valoración de la demanda

Según fuentes municipales hay una cierta demanda, tanto de carácter endógeno como de municipios limítrofes, fundamentalmente de la Comunidad Valenciana.

La demanda real de suelo es difícil de concretar, dada la carencia de oferta en el conjunto de la Vega Baja y especialmente en la Huerta de Murcia, en la que Beniel está completamente integrado.

En todo caso existe demanda ligada a los servicios urbanos, la agroindustria, el almacenamiento urbano, etc., que tiende a dispersarse en implantaciones no regladas.

Necesidades y previsiones

La necesidad más urgente es mejorar las difíciles condiciones de competitividad de Beniel con su entorno, es decir, por la formación de suelo industrial en los municipios de Murcia y Santomera, más dinámicos y con mejores alternativas de accesibilidad.

A medio plazo, es necesario por tanto la realización de la autovía del Reguerón y la mejora de la articulación con el Eje Yecla - San Javier (y por tanto con la autovía del Mediterráneo).

Está previsto el desarrollo del polígono de El Mojón, con el fin de disponer de un suelo ofertable de cierta entidad. El nuevo Plan General tiene prevista la delimitación de suelo urbanizable industrial.

Comarca Huerta de Murcia

Población 1999 7.974

P. activa industrial 99 882

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 15/05/1980

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Avance

Observaciones sobre el Plan

Iniciada revisión, en fase de Avance.
Aprobadas Modificaciones Puntuales

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest. (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	143,30		7,42	23,70	112,58	37,50		0,00 0,00 0,00	31,12	31,12			3	4	5	6

Diagnóstico

Beniel presenta graves problemas de accesibilidad a todo su entorno territorial, tanto núcleos como ejes de comunicación. El núcleo urbano está relativamente cercano de la autovía del Mediterráneo, de Santomera, Orihuela o Murcia, pero la ausencia de una trama viaria con calidad y capacidad suficiente dejan a Beniel aislado en la huerta.

El atractivo que puede conllevar su situación limítrofe con Alicante se pierde, quedando en una situación muy poco competitiva respecto a éstos municipios, situación que comparte con algunas de las grandes pedanías de la Huerta de Murcia.

Respecto a la creación de suelo industrial:

- El Mojón es una actuación a potenciar, pero la superficie calificada, 60 has, puede ser excesiva.
- Las previsiones del Plan General están centradas en la clasificación extensiva de suelo urbanizable industrial sectorizado y no sectorizado, más que en el desarrollo efectivo de suelo de forma concentrada.
- Esta falta de concentración puede suponer, a largo plazo, la consolidación de un modelo disperso de suelo, basado en la accesibilidad y preordenación que implican los caminos de huerta, sin infraestructuras reales.
- Las nuevas actuaciones ocupan amplios frentes de viarios locales, con poca profundidad, con los problemas que puede suponer para la red viaria en el futuro y la degradación del espacio de la huerta.

Propuesta

1. Mejora integral de la red de accesibilidad.

- Ejecución de la Autovía del Reguerón, como eje de conexión transversal con la Huerta de Murcia y el Eje Yecla – Santomera – San Javier, utilizando éste como salida por el norte hacia la autovía del Mediterráneo.
- Mallado secundario de la red viaria de acceso

2. Ordenar la clasificación de suelo urbanizable con el fin de proteger la huerta.

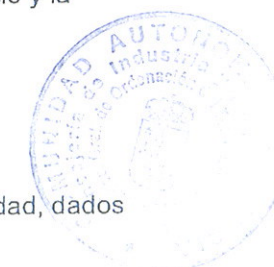
- Delimitar el suelo de uso industrial de acuerdo a la demanda y la competitividad de Beniel en el entorno del área metropolitana de Murcia.
- Reducir el impacto sobre los suelos de huerta, sobre la base de su productividad y riqueza ambiental.

3. Ordenar áreas de crecimiento concentrado en la huerta y rehabilitar lo existente.

- Revisar el planeamiento industrial, donde existen excesivas y poco viables áreas previstas.
- Resolver como suelos urbanos los frentes de carretera existentes, reordenando donde sea posible la relación con el viario. Rehabilitación y urbanización de áreas degradadas o de baja calidad.
- Ordenar en la normativa del Plan General las condiciones de accesibilidad a parcelas en el frente de caminos, nudos, vías de servicio y la longitud de las implantaciones.
- Limitar los usos en las áreas urbanas a servicios urbanos y pequeños talleres.
- Promover el traslado de las implantaciones en frentes de carretera y dispersas a los polígonos, desclasificando suelo.

4. Desarrollar el polígono de El Mojón.

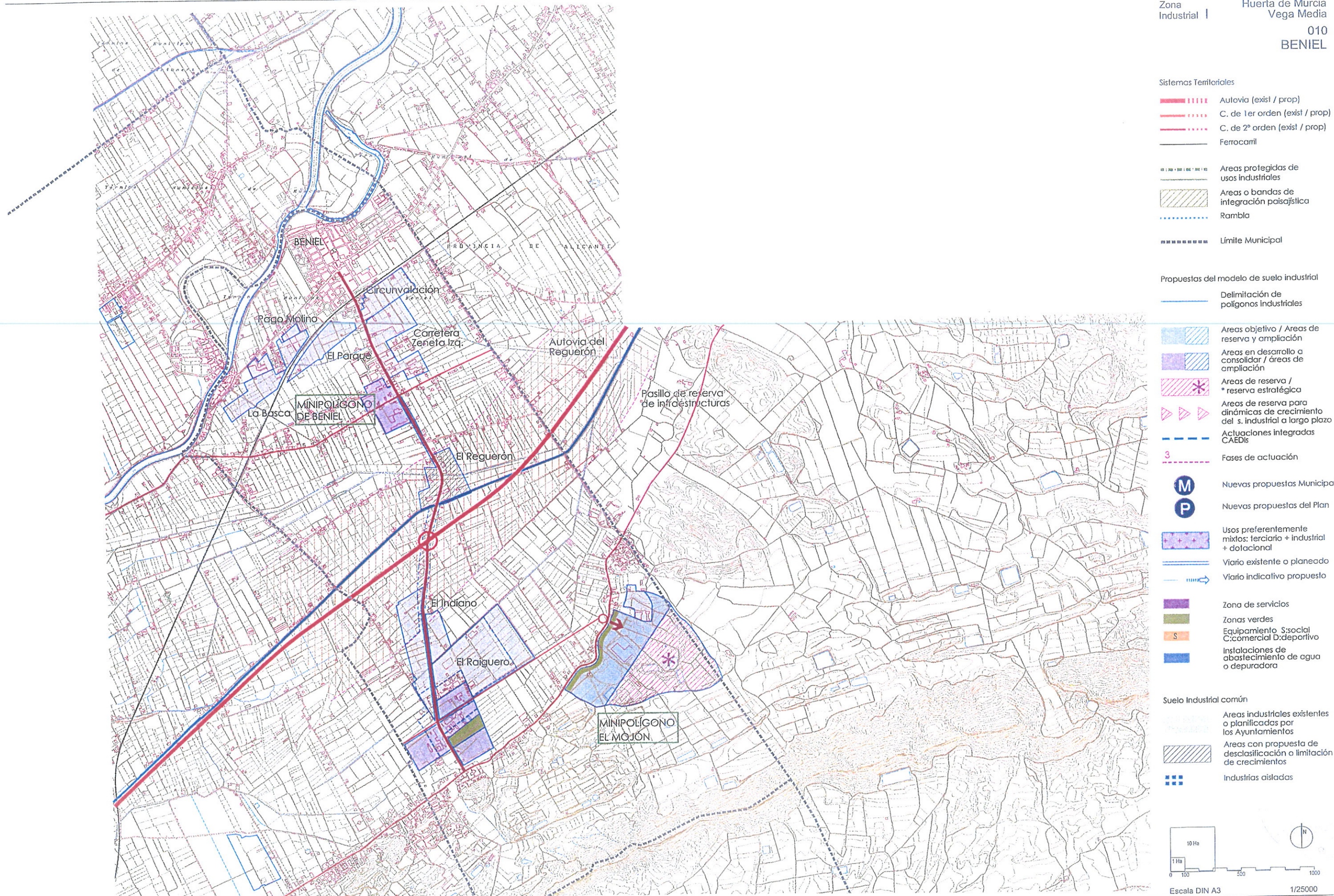
- Iniciar el desarrollo como minipolígono local, por fases sucesivas y módulos moderados, en función de las soluciones a la accesibilidad, dados los problemas existentes, la demanda y la alta competencia del entorno.



- Parcelación flexible, con reservas de parcelas medias y grandes
 - Limitar la urbanización a módulos reducidos de acceso puntual a grandes manzanas, con desarrollo posterior de anillos y viarios internos.
5. Limitar el suelo urbanizable sectorizado a las actuaciones viables, y el no sectorizado a la ampliación de El Mojón y los polígonos viables.
6. Plan de implantación y mejora de infraestructuras básicas para el uso industrial.



Zona Industrial I
Huerta de Murcia
Vega Media
010
BENIEL



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial IV 011

Estructura municipal

El núcleo urbano de Blanca está localizado en la Vega Media del Segura, en zona de huertas, separada cuatro kilómetros de la autovía Murcia - Albacete por la Sierra de Solán.

El municipio es extenso, con una gran superficie de regadíos al este de la autovía, hasta la Sierra de la Pila, bien articulado con el territorio: Blanca está situada en el corredor norte - sur de la Región, es el nudo de comunicaciones hacia Jumilla y la comarca del Altiplano, y forma con Abarán y Cieza un área rural bien estructurada en la Vega Alta.

Valoración de la oferta

La oferta de Blanca se concentra en dos áreas.

- El polígono de San Roque, de nueva creación, en la entrada desde la autovía, es una actuación correcta, actualmente en fase avanzada de desarrollo. El polígono ha consolidado un área industrial en la que ya existían algunas instalaciones a pie de carretera.

- En la Estación de Blanca, apeadero en la línea de ferrocarril Murcia - Albacete, existen dos parcelas de suelo urbano industrial, con un nivel de actividad medio.

Valoración de la demanda

Existe una buena demanda de suelo, como demuestra el ritmo de ocupación del Polígono de San Roque.

Es necesario contextualizar la demanda en el ámbito comarcal y en relación con la autovía:

- Respecto al centro regional; si bien no es tan competitiva como el área de Lorquí - Molina, en el área no existen problemas de congestión actualmente ni a largo plazo.

- Como punto de entrada industrial a la Región, dada la ausencia de suelo en Abarán y el escaso atractivo actual de los polígonos de Cieza, la corrección del polígono ejecutado, es un elemento de continuidad en la demanda.

Necesidades y previsiones

Las necesidades a corto y medio plazo de Blanca se consideran resueltas con el desarrollo del Polígono de San Roque.

El ayuntamiento estima necesario el desarrollo de suelo industrial en el entorno de la Estación, a medio y largo plazo, previendo la continuidad e incluso el incremento de la demanda y el atractivo que supone como nudo de comunicaciones (carretera, estación de ferrocarril, estación TIR) para la ubicación industrial.

Comarca Vega Alta

Población 1999 5.706

P. activa industrial 99 160

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 10/05/1983

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Avance PGOU

Observaciones sobre el Plan

Iniciada revisión. Modificado el SAU Industrial y Modificaciones puntuales en Suelo Urbano

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	113,55		16,57	18,60	78,38	11,60		0,00 0,00 0,00	35,17	35,17			1	2	1	2

Diagnóstico

La importancia de Blanca como nudo de comunicaciones puede ser atractiva para la ubicación de industrias. La nueva configuración de accesibilidad al territorio regional está actualmente en fase de definición:

- El corredor norte Valencia - Murcia - Andalucía podría trazarse desde Yecla - Jumilla hacia el suroeste, por la actual carretera C-344 hasta el nudo de Blanca, y enlazar en Archena con el Eje de la Vega Media hasta la autovía del Mediterráneo a la altura de Alcantarilla.

- La alternativa desde Jumilla por el cruce de Venta del Olivo, Calasparra y Caravaca, dejaría a Blanca fuera de este corredor, limitando su accesibilidad a la carretera actual.

La primera configuración colocaría al conjunto del término municipal de Blanca en un nodo central de la Región, de relación entre el corredor mediterráneo, la Vega Media y el Altiplano, articulando la relación con las comunidades de Valencia, Andalucía y el centro nacional.

El área de la Estación como núcleo industrial de una cierta dimensión tiene el mayor sentido dentro de una política regional estratégica que potenciara las estructuraciones explicadas. En todo caso es un área extensa, con escasos problemas ambientales, si se integra en el territorio agrícola.

San Roque puede consolidarse como polígono "Comarcal Norte" de la comarca del Valle del Ricote, ya que es imposible la localización de suelo en estos municipios, y contrario a su desarrollo como espacio turístico.

Propuesta

La propuesta básica de suelo industrial en Blanca consiste en la consolidación del polígono existente y en el planteamiento de una estrategia de desarrollo en el entorno de la Estación, en función de las alternativas regionales.

1. Zona Industrial de Blanca - Ricote: Polígono de San Roque

- Continuar el desarrollo de San Roque, estableciendo sistemas de gestión del polígono que garanticen la finalización de la urbanización (aceras, zonas verdes, tratamiento de borde, infraestructuras, instalaciones industriales del entorno) y el mantenimiento, con una entidad de conservación adecuada.

- La entidad de gestión, dirigida por el ayuntamiento de Blanca, podría captar demandas de los municipios del Valle del Ricote y articular las relaciones con los ayuntamientos de Ricote, Ojos y Ulea.

- Mantener un nivel de accesibilidad entre los núcleos adecuado a la formación de un foco de empleo en el polígono. Dar prioridad a la carretera de Azud de Ojos y terminar las obras de la carretera Ojos - Blanca.

- Establecer una zona de reserva amplia en el entorno del nudo, hacia el oeste. El primer objetivo es impedir la instalación de enclaves industriales fuera del polígono; a largo plazo puede ser zona de ampliación de San Roque, coordinado con el área de la Estación, prioritaria. En relación con el entorno de montañas y cultivos, y como área de entrada al centro regional, el Polígono de San Roque tiene actualmente una escala adecuada que debe ser conservada.

- Ordenar un corredor libre en las dos bandas de la autovía equivalente al actual (autovía + vía de servicio + vía de borde del polígono), como área de protección paisajística de la autovía.

2. Polígono de la Estación.

- La definición de la actuación depende de la configuración de la red de carreteras de la Región. Por tanto es necesario actuar con diferentes horizontes.

- Realizar estudios de alternativas de preordenación, en función de las distintas expectativas de crecimiento, del trazado de carreteras y de la posible localización de un foco relacionado con la estación de mercancías. Esquema de fases con crecimiento modular.

- A corto plazo, comenzar con un minipolígono de carácter local, en relación con la pedanía, la carretera y las actividades agrícolas.

- En el medio plazo, trasvasar demandas del Polígono de San Roque a la Estación.

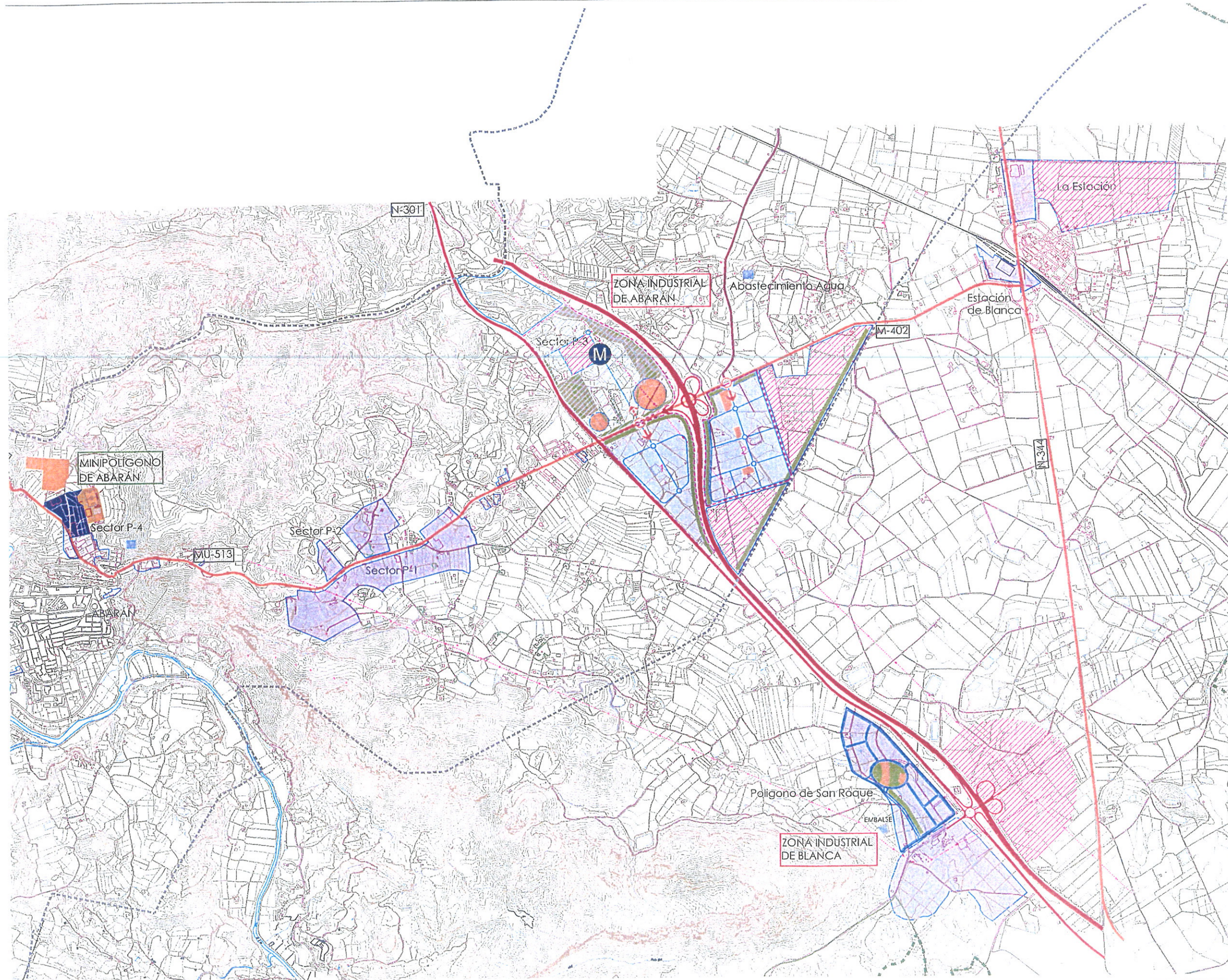
3. Reservas de suelo no sectorizado: limitar el suelo urbanizable industrial no sectorizado a las reservas de suelo en el entorno de los dos

polígonos. Preservar de instalaciones industriales todo el entorno de las carreteras y el núcleo de Blanca.

4. Coordinación intermunicipal

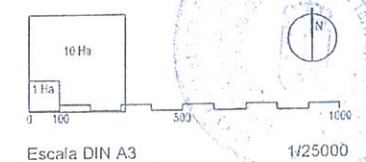
- Coordinar con Abarán el desarrollo de fases de polígonos y la dotación de servicios, evitando actuaciones reiterativas.
- Limitar y prohibir las actuaciones dispersas entre el ferrocarril y la autovía, y en todo el entorno de la carretera C-344 a Jumilla. Localización de áreas de servicio de la carretera en los polígonos.





- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo o consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / "reserva estratégica"
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vialidad existente o planeada
 - Vialidad indicativa propuesta
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Municipio de la Comarca del Noroeste, tradicionalmente aislada del centro regional, situación que ha cambiado radicalmente con la nueva Autovía del Noroeste - Río Mula. El núcleo urbano, de crecimiento concentrado, y la zona industrial, esta localizado a escasa distancia de la autovía.

Bullas pertenece al último tercio del eje del Río Mula, con un paisaje interesante y una articulación con su entorno y la Región fundamentalmente basada en el corredor lineal.

Valoración de la oferta

La oferta se concentra fundamentalmente en el Polígono de Marimingo, desarrollado por el SEPES de forma correcta, que cambió la situación de oferta real de suelo urbanizado en la comarca. Marimingo, junto con el Polígono de Cavila, fueron las primeras actuaciones de desarrollo industrial de la zona.

El polígono se está completando a buen ritmo y tiene un sector de crecimiento hacia el norte.

Al sur de la pedanía se efectúan regularizaciones de empresas aisladas.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total								
	78,31		33,21	0,00	45,10	31,50		4,77	1,09	5,86	33,21	27,35			9	12	12	15

Diagnóstico

El municipio ha tenido un desarrollo industrial débil, mejorado por la ejecución del polígono industrial de iniciativa pública, que facilita una oferta controlada.

La distancia a Murcia ciudad (40 Km.), la ausencia de articulación transversal (norte-sur) con otras áreas del territorio, la entrada en funcionamiento de nuevos polígonos más cercanos en el corredor, como es el Polígono Industrial de Mula o las expectativas de Campos del Río en el nudo de la autovía, hacen prever un desarrollo débil, cuya fortaleza debe basarse en la experiencia existente en el polígono de SEPES.

La ampliación del polígono tiene problemas de continuidad de cota con la plataforma actual, y no aprovecha de forma atractiva el potencial de la fachada a la autovía.

Valoración de la demanda

La demanda ha sido habitualmente baja, pero la consolidación del polígono y la autovía han supuesto un revulsivo.

Necesidades y previsiones

La ejecución del polígono Marimingo ha cubierto las necesidades de suelo industrial a medio plazo.

Las previsiones de crecimiento están basadas en la consolidación de demandas locales, la correcta gestión del polígono y la buena accesibilidad y localización respecto a la autovía, lo que debería mantener un nivel de tensión de demanda medio en todo el eje del Río Mula

Comarca Noroeste

Población 1999 10.677

P. activa industrial 99 1.064

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 16/03/1995

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Pendiente Texto Refundido. Aprobadas Modificaciones Puntuales

Propuesta

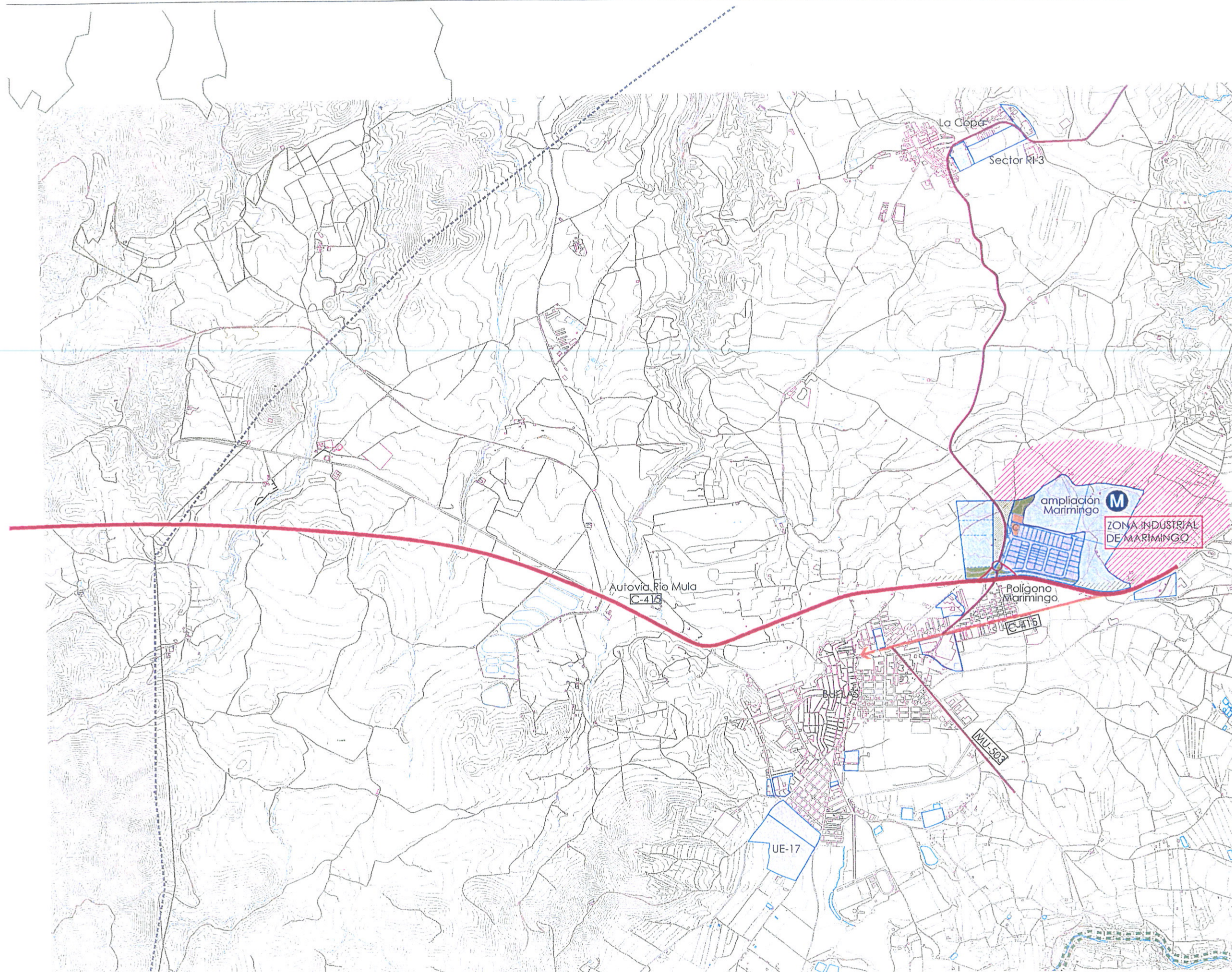
1. Bullas debe consolidar el Polígono de Marimingo, como polígono de nivel comarcal, en base a la experiencia adquirida en su desarrollo y gestión.

- Marimingo sigue siendo un punto importante de localización en el eje del Río Mula, en el que es necesario actuar en relación con los nuevos polígonos del corredor, coordinando la oferta de suelo con las demandas en el conjunto del corredor.
- Dado el rápido desarrollo que Mula está teniendo, es posible mantener una política de focos sucesivos en el eje, unidos a los polígonos en marcha, reforzando los servicios de Marimingo, ampliando por fases, y manteniendo el nivel de calidad obtenido.

2. Evitar la dispersión de instalaciones fuera del polígono, que generarían procesos de competencia comparativa, el desorden de las implantaciones y la pérdida de vitalidad de éste.

- Limitar por tanto el enclave al otro lado de la autovía, ordenando lo existente.
- Controlar las implantaciones en suelo no urbanizable, para facilitar su instalación en el polígono.
- Desarrollar una pequeña pieza de servicios en la pedanía, con el mismo fin.

Zona Industrial V



Sistemas Territoriales

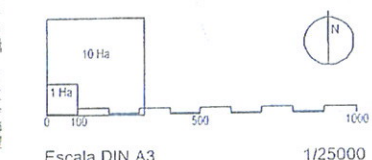
- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril
- Áreas protegidas de usos industriales
- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla
- Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / * reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIs
- Fases de actuación
- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan
- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Vialio existente o planeado
- Vialio indicativo propuesto
- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento: S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Municipio de la comarca del Noroeste, tradicionalmente vinculado a Cehegín, Caravaca y Moratalla, situado sobre la confluencia de los ríos Argos y Segura

El carácter común de enclave que mantenían, fuera de los espacios centrales de la Región, se ha modificado por la terminación de la autovía del Noroeste - Río Mula, que ha mejorado notablemente la accesibilidad a los dos primeros.

Calasparra se encuentra, no obstante, vinculado también al eje Murcia - Albacete y al Altiplano, comarca con la que forma un eje norte, en el interior de la Región, conectado con las comunidades valenciana y andaluza.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo adecuadamente urbanizado es muy escasa en Calasparra. Está localizada en el oeste del núcleo urbano, en relación con las comunicaciones a Cehegín, Moratalla y Caravaca. Este espacio tiende a consolidarse como el área de concentración industrial, en función del trazado de la circunvalación en el noroeste del núcleo.

La Carretera de Caravaca es una zona de asentamientos industriales en suelo urbano y no urbanizable, que han consolidado un pasillo en los márgenes de la carretera, colmatado, dedicado a todo tipo de actividades industriales y de servicios urbanos. Se ha consolidado un modelo de ocupación y urbanización deficiente, que desarrolla parcelas puntuales según la demanda, sin completar los procesos urbanísticos de urbanización completa, dotación de infraestructuras, cesiones, creación de dotaciones...; el área está en obras y existen planes para la mejora del frente de carretera, como un corredor con vías de servicio para el acceso a parcelas y aparcamientos

El Plan Parcial del polígono Oeste, única área con desarrollo reglado, no se ha ejecutado de forma integral. Las dos fases de ampliación tienen planeamiento aprobado, pero no han comenzado a gestionar y urbanizar. En el sector AUI -3B, hacia el norte, tiene parcelas en desarrollo.

Existe una cierta concentración de instalaciones tejeras artesanales en el entorno de la pedanía de Valentín.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	94,99		11,00	19,50	64,49	28,62		0,00	0,00	0,00	30,50	30,50			4	6	5	7

Diagnóstico

Calasparra es un ejemplo tipo del modelo de suelo industrial en la Región de Murcia: expontaneista y dinámico, con periodos de altibajos en la tensión de demanda, organizado en el entorno de las carreteras y el suelo no urbanizable, con crecimientos incontrolados que se adaptan a las necesidades puntuales de suelo, y no a los procesos urbanísticos ordenados. En todo caso, este modelo ha generado un sector industrial de escala local, con posibilidades de consolidación y crecimiento.

Las expectativas de desarrollo industrial a consecuencia de la formación de un eje territorial en el norte de la Región tienen numerosas incógnitas que es necesario despejar: el trazado de la autovía es una de las alternativas que se están planteando, con otras posibilidades de peso que buscan la unión del eje Yecla - Jumilla hacia la Vega Media y el eje del Guadalentín; las dinámicas territoriales en un espacio como el que se plantea, entre tres comunidades, tienen un tiempo de desarrollo no corto, independientemente de los tiempos de decisión y ejecución de infraestructuras, tal y como se está viendo en otros ejes de comunicación de la

Valoración de la demanda

Según fuentes municipales la demanda de suelo es notable, habiéndose reactivado en los últimos años. Existen demandas para la creación de empresas, de carácter variado: la actividad industrial de Calasparra está especializada en el sector agroalimentario, y en menor medida, en la construcción, extracción, servicios urbanos, etc.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento estima necesario disponer de un parque de suelo industrial más amplio. El modelo de crecimiento del municipio consolida el crecimiento en el entorno de la Carretera de Caravaca de un amplio espacio industrial, hasta el inicio de la variante, y en el entorno de la conexión noroeste.

Las necesidades municipales pasan entonces por la mejora del espacio existente en el frente de carretera, como un área de calidad semiurbana, y el crecimiento en segunda línea, en base a nuevas parcelas apoyadas en los viarios paralelos a la carretera.

Existen para el Ayuntamiento dos puntos fuertes para la previsión de crecimiento:

- La demanda interna de suelo.
- El futuro trazado de la autovía de unión de las comunidades de Valencia, Murcia y Andalucía por el área interior de las tres comunidades.

Según esta previsión, las actuales carreteras C-344 hasta Jumilla y C-3314 se convertirían en un potente eje territorial y de accesibilidad, que favorecería la creación del tejido industrial en los municipios del noroeste.

Propuesta

La propuesta del Plan para el municipio de Calasparra consiste en:

- Ordenar el crecimiento en el entorno oeste por fases, consolidando y ordenando los tejidos industriales existentes.
- Establecer, en la revisión del Plan General, y con el apoyo de posibles convenios, un plan estratégico de conjunto, por encima de la estructura actual de planes parciales y parcelaciones, con la localización coordinada del desarrollo de oferta para las demandas actuales y la reserva para nuevas actividades supralocales.
- Actuar con moderación, dotando de calidad al conjunto de suelo, mejorando el nivel de servicios, dotaciones, infraestructuras y urbanización, y el impacto sobre el espacio urbano. Rehabilitar las áreas más degradadas o infradotadas.

Calasparra puede convertirse en un buen polo industrial a largo plazo, una vez que la estructura territorial del noroeste se consolide en relación con ejes como el corredor Yecla - Jumilla - Venta del Olivo y la autovía del Río Mula.

El Plan propone, con carácter estructurante, la mejora de las condiciones de comunicación en la carretera C-3314, desde la autovía del Río Mula, con el fin de facilitar la formación de un arco de comunicaciones y actividades entre los municipios del Noroeste y la autovía Murcia -

Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Región.	Albacete. El Plan considera estratégico el desarrollo cualificado, controlado y por fases, el corto y medio plazo, de las nuevas actuaciones industriales, que consoliden un modelo concentrado en el entorno de la carretera de Caravaca y la circunvalación, para lo que propone, de forma indicativa, el desarrollo por fases de los polígonos actuales, y la no sectorización del resto.
---------	--

Zona Industrial V

Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril

Áreas protegidas de usos industriales

Áreas o bandas de integración paisajística

Rambla

Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

Delimitación de polígonos industriales

Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación

Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación

Áreas de reserva / * reserva estratégica

Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo

Actuaciones integradas CAEDIs

Fases de actuación

M

Nuevas propuestas Municipales

P

Nuevas propuestas del Plan

Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional

Vialidad existente o planeada

Vialidad indicativa propuesta

Zona de servicios

Zonas verdes

Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo

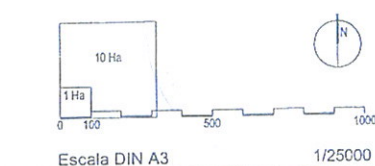
Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos

Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos

Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial V 014

CAMPOS DEL RIO

Estructura municipal

Pequeño municipio en la Comarca del Río Mula, en un área rural de gran interés paisajístico. Campos del Río es un punto de articulación entre esta comarca occidental, desde Albudeite, y la Vega Media, a través de Alguazas.

La terminación de la autovía ha supuesto el acercamiento del núcleo, al área metropolitana de Murcia y el corredor mediterráneo, la estructuración del conjunto del eje como una entidad territorial y la formación, en los nudos de la autovía, de puntos de accesibilidad privilegiada, con tendencias y potencialidades autónomas respecto a los propios municipios.

Valoración de la oferta

No existe oferta real de suelo; el desarrollo previsto se concentra en el polígono de Los Brazos, sin Plan Parcial redactado, entorno a algunas industrias ya consolidadas, de actividades locales y pequeño almacenamiento.

La Fábrica de Conservas Halcón es una industria agroalimentaria en el oeste del casco urbano, con espacio para su propio crecimiento y desarrollo como enclave empresarial, que genera gran parte de la actividad económica y la mano de obra del municipio.

Valoración de la demanda

La demanda local ha sido tradicionalmente muy baja, para algunos servicios locales muy reducidos (almacenes, talleres). La escasez de suelo en el centro regional hace que existan demandas de suelo, con características muy básicas y precios reducidos, relacionadas con la agricultura o pequeño almacén.

El nuevo nudo de la autovía genera una demanda muy alta en su entorno, de características totalmente exógenas.

Necesidades y previsiones

Ante la demanda existente y la escasez de suelo el Ayuntamiento plantea la necesidad de desarrollar dos áreas industriales diferenciadas:

- El polígono de Los Brazos, para la demanda interna, suficiente para la mano de obra local.
- El Polígono de La Nao, en el nudo de la autovía, para implantaciones exógenas, con un área sectorizada (estudio de impacto ambiental aprobado) de 100 has, y una zona no sectorizada para ampliación, al sur.

En ambos casos se prevé el desarrollo por fases.

Comarca	Río Mula
Población 1999	2.005
P. activa industrial 99	344
Planeamiento municipal vigente	P.S.U. NORMAS SUBSIDIARIAS
Fecha de aprobación	18/06/1998
Planeamiento en revisión	N
Fase de tramitación	
Observaciones sobre el Plan	
Texto refundido	

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	164,10		9,00	2,10	153,00	11,10		0,00	0,00	0,00	11,10	11,10			4	5	4	5

Diagnóstico

Municipio sin actividad industrial, si exceptuamos la Fábrica de Conservas Halcón. La localización de este enclave y las características de su evolución son correctas; actualmente está mejorando sus instalaciones, servicios y dotaciones internas.

Las posibilidades de desarrollo industrial a nivel municipal son escasas y pasan por preparar una pequeña zona urbana entorno al casco.

La previsión de un polígono apoyado en la autovía del Río Mula sólo tendría sentido ser planteado en el contexto comarcal o metropolitano. Para ello parece necesaria la intervención con criterios adecuados a las Directrices, evitando la especulación o la formación de un enclave de baja calidad ambiental y funcional, en un punto muy importante para las dinámicas de todo el eje.

La posible planificación de la Autovía de la Vega Media colocaría a Campos del Río en un punto privilegiado, entre dos corredores (Río Mula y Vega Media) y el Area Metropolitana de Murcia.

Propuesta

El primer planteamiento es la necesaria actuación con criterios razonables a la escala local, los posibles cambios en la situación regional, y la relación con otras actuaciones en el entorno:

- Actuar con criterios de mejora de la posición socioeconómica dentro del entorno metropolitano.
- Dotar al núcleo de un área industrial - local, que genere nuevas dinámicas internas y evite localizaciones dispersas en la carretera de Alguazas.
- Considerar el polígono de la autovía como un área de oportunidad regional, actuando con cautela y tomando el control frente a actuaciones especulativas.
- Analizar el impacto de tráfico entre la Vega Media y el Río Mula sobre la estructura urbana y paisajística; alternativas a la carretera actual.

1. Zona Industrial Comarcal de Campos del Río (Polígono de la Nao)

- En un área totalmente virgen, es conveniente desarrollar una actuación homologada, que equilibre la salida de industria convencional desde Murcia. Realización por módulos de 10 a 30 has, sectorizando solo 50 has del conjunto; el resto, junto con el área sur, debe considerarse zona de reserva a largo plazo.
- Criterio de ordenación: Flexibilidad en la ordenación de Parques de Actividad, con una estructura básica de accesibilidad, infraestructuras y paisaje, que permita la ordenación de unidades de ejecución por fases, abiertas a distintos tamaños parcelarios.
- Primera fase: zona de oferta rápida, entre el primer y segundo periodo, para tipologías adaptadas a la demanda urgente (parcelas pequeñas y medianas). En el frente de la autovía, tratamiento unitario de proyectos (naves de alquiler, parque empresarial...)
- Segunda fase: reserva de suelos para instalación de empresas de tamaño medio - grande.
- Ordenación del Centro de Servicios en el norte del nudo, con servicios de carretera, empresariales, hotel, etc.
- En la zona sur, alejada de la autovía, mantener como reserva para localizaciones de interés comarcal y regional dada la gran superficie y aislamiento.
- La operación debería contar con ayudas regionales para la compra de suelo y el control del desarrollo.

2. Minipolígono de Los Brazos

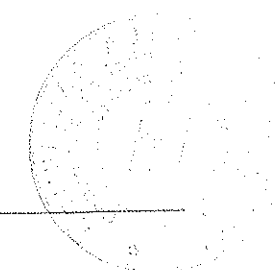
- Polígono local con desarrollo modular, para la implantación de servicios locales. Actividades orientadas a la generación de mano de obra.
- La ordenación debe plantear la compatibilidad con un posible desarrollo de mayor entidad en el futuro, si se ejecuta el eje de la Vega Media, respecto al que tendría una localización óptima. Ordenar un paquete compacto sin ocupar todo el frente de carretera, reservando en el frente

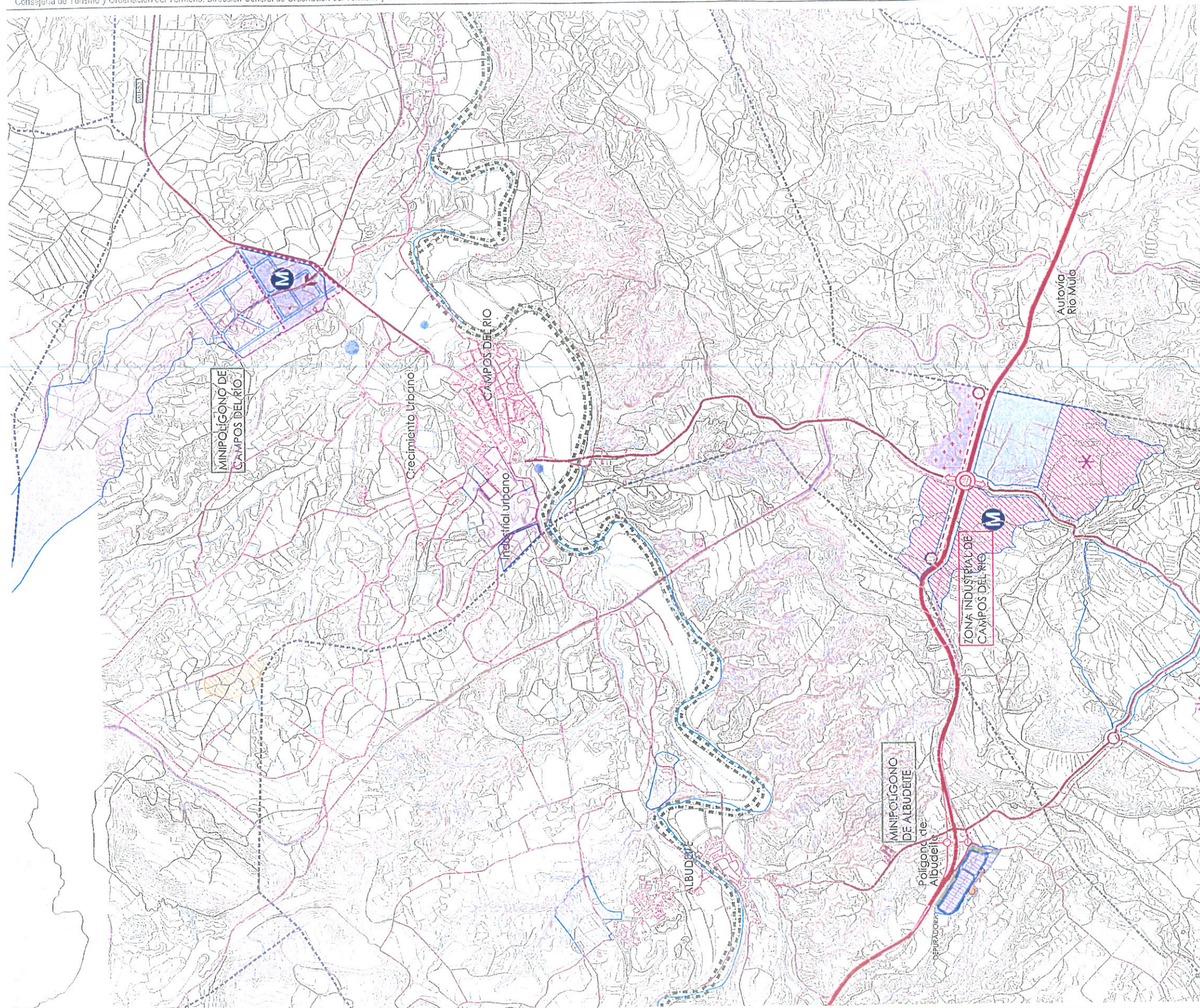


una zona para servicios, mejora de la carretera, trazado de rotondas, etc.

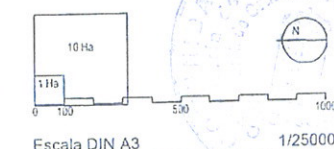
3. Fábrica de Conservas Halcón

- Consolidar su implantación, con ayudas al control del impacto ambiental, infraestructuras de depuración, etc.
- Ordenar la entrada a las instalaciones y la carretera, en función del impacto visual sobre el río.





- Zona Industrial V**
- Sistemas Tenitoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viaro existente o planeado
 - Viaro indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Municipio de la comarca del Noroeste, se levanta sobre la llanura del Campo, regado por el río Argos.

Tradicionalmente vinculado a Cehegín, Calasparra y Moratalla, el carácter común de enclave que mantenían, fuera de los espacios centrales de la Región, se ha modificado por la terminación de la autovía del Río Mula. Esta ha mejorado notablemente su accesibilidad y conexión con áreas más dinámicas.

Caravaca y Cehegín, muy cercanos, se articulan mediante la carretera local de acceso, en un espacio periférico común, además de compartir gran parte de su base económica.

Valoración de la oferta

Las áreas industriales en el municipio de Caravaca se concentran en dos zonas:

- La carretera de Cehegín – Murcia, antiguo eje de acceso, está plagada de instalaciones desordenadas alineadas al viario, destinadas fundamentalmente a servicios urbanos y pequeñas empresas locales. El espacio que forman es una zona industrial urbana asentada en gran parte sobre suelo no urbanizable y no genera nueva oferta de suelo.
- En el mismo eje, en la intersección con la carretera de Cehegín, el área denominada Entrecarreteras, es realmente una zona colmatada por industrias relacionadas con los productos del mármol, con instalaciones muy básicas. El área de Santa Inés, en el final de la autovía, cuenta con algunas empresas mayores, pero sin dimensiones de polígono industrial.
- El Polígono de Cavila de SEPES es la única zona ordenada y desarrollada como tal. Desde su inicio ha tenido problemas de desarrollo real, debidos en principio a una ubicación poco atractiva para las demandas locales de pequeñas industrias de servicios. En la actualidad se está ampliando, ya que la primera fase está completamente vendida, aunque escasamente ocupada.
- En el entorno del polígono existen instalaciones dispersas relacionadas con el mármol, con características especiales: baja densidad, grandes superficies de almacenamiento, impacto ambiental.

Valoración de la demanda

Existe demanda de suelo de forma continua, para el desarrollo de actividades empresariales locales. El sector del mármol, como en toda la comarca, genera nuevas instalaciones para la elaboración de productos derivados. Es importante también el crecimiento de empresas de marroquinería, calzado, construcción, talleres, etc.

Sin embargo la demanda no se ha instalado en el Polígono de Cavila, sino en los frentes de carretera y en suelo no urbanizable; entre las causas está el escaso atractivo inicial del Polígono, la especulación de suelo en éste, la permisividad municipal en la concesión de licencias, y en muchos casos, la falta de adecuación entre las características del suelo reglado y las demandas locales del sector del mármol o los servicios urbanos.

Necesidades y previsiones

Dada la demanda sostenida de suelo, el ayuntamiento ha comenzado su ampliación. Considera necesario el control de la ocupación efectiva, evitando la especulación y retención de suelo, para lo que incluiría en la venta de suelo condiciones sobre la reversión de parcelas. Según el ayuntamiento, es necesario mantener precios muy baratos en el polígono, tal y como prevé en su comercialización; para mantener esta política de precios necesita continuar controlando suelo en su entorno.

Con el fin de mejorar la relación de Cavila con el núcleo urbano, el ayuntamiento se planteaba un cierto nivel de permisividad en las instalaciones en frente de carretera y en el entorno de Santa Inés, trasladando equipamientos al polígono.

Se considera necesaria la creación de suelo específicamente adaptado a las necesidades de las industrias del mármol, en cuanto a dimensiones de parcelas, y además, la construcción de infraestructuras para el tratamiento de residuos derivados de su elaboración (balsas de lodos, áridos, etc.).

En las zonas industriales urbanas es necesario mejorar urbanización, ordenación, relación con los frentes de carretera, infraestructuras, etc.

Una vez que la Autovía del Río Mula se ha consolidado como un potente eje de relación con el centro regional, se considera necesario, como en el resto de municipios de la zona, la articulación del eje entre Andalucía y la Venta del Olivo, y su continuidad hacia el Altiplano y Valencia. En cualquier caso, esta previsión se considera dentro de los objetivos a largo plazo.

Comarca	Noroeste
Población 1999	22.269
P. activa industrial 99	2.005
Planeamiento municipal vigente	PGOU
Fecha de aprobación	18/06/1984
Planeamiento en revisión	S

Fase de tramitación	Aprobación Inicial PGOU
---------------------	-------------------------

Observaciones sobre el Plan

Avance aprobado 13/05/96; Aprobación Inicial 27/12/97

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	77,49	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest. (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
				22,99	41,90	12,60	47,49		5,87 0,00 5,87	64,89	59,02			13	17	16	19

Diagnóstico

La actividad industrial del municipio es importante, especialmente en el sector del mármol, teniendo importancia también la marroquinería, el calzado y algunas empresas agroindustriales.

Uno de los principales problemas es la consolidación de un modelo muy permisivo de implantaciones espontáneas, asumidas posteriormente por el planeamiento, sin resolver la urbanización y el impacto sobre los ejes de mayor valor del municipio, un problema grave en relación con su valor turístico y cultural. Este hecho afecta además a la competitividad del suelo ofertado en condiciones regladas en el polígono.

La zona del cruce de carreteras a Cehegín y Calasparra ha sido un espacio habitual de implantación de industrias del mármol: actualmente es un enclave poco apropiado, dado su carácter de articulación entre los municipios.

Propuesta

1. Zona Industrial de Cavila. Actuación estratégica municipal a corto y largo plazo, con los siguientes objetivos:

- Completar la ampliación del polígono con el objetivo de completar la dotación de suelo, con precios ajustados.
- Controlar la implantación efectiva de empresas en las parcelas de la zona de ampliación mediante cláusulas de reversión del suelo en plazos limitados. Evitar por tanto la especulación de suelo.
- Reservar suelo en el entorno para ampliaciones futuras. Ayudas al municipio para la compra de suelo, que limite el atractivo de implantaciones alternativas o dispersas. La concentración industrial mayoritariamente en un punto del municipio es considerada estratégica por las Directrices.
- Ejecución de equipamientos, como factor de atracción al polígono de las demandas locales. Obtener un nivel adecuado de servicios e infraestructuras a las empresas, como alternativa a la dispersión en otras áreas.
- Intervención paulatina y coordinada Entidades regionales – Ayuntamiento – SEPES en la ocupación efectiva de la primera fase. La consolidación de polígonos con parcelas desocupadas, un suelo disponible retenido por los propietarios, es una actuación estratégica de las Directrices, para lo que es necesaria la intervención regional.

2. Parques de Acopio e infraestructuras para la industria del mármol.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

La autovía del Río Mula ha supuesto el acercamiento al centro regional y la integración de los municipios del corredor. En Caravaca sin embargo podría no haberse producido aun, por ser el más lejano, el cambio tendencial y la creación de nuevas propuestas relacionadas con el eje en el sector industrial. Las expectativas de Caravaca y Cehegín como puntos de articulación entre este eje y el corredor norte Valencia – Murcia – Andalucía se ven en este municipio todavía muy desdibujadas.

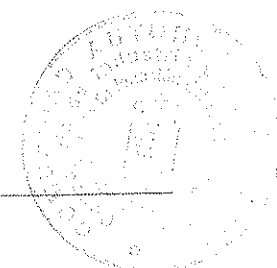
También es obligado valorar, por el contrario, la falta de adecuación del polígono a las demandas locales derivadas del sector del mármol, de difícil encaje en un polígono convencional, la posible integración con otros municipios del tratamiento de residuos, y la intervención en la retención y especulación de suelo sin desarrollo efectivo y completo.

- Ordenar las zonas semiconsolidadas del entorno del polígono que están actualmente ocupadas por industrias del mármol.
- El polígono de Cavila puede ser la base de generación de un Parque de Acopio, con características especiales: baja densidad, grandes parcelas (12 – 15 a 20.000 m²s), precios de suelo contenido, infraestructuras básicas reducidas (ejes de acceso único), con inversiones complementarias en las relacionadas con los residuos de fabricación, etc.
- Limitar en lo posible las zonas de tolerancia del resto del municipio o localizar otros posibles Parques de dimensiones menores.
- Estudiar, con los municipios de la comarca oriental, la localización y gestión coordinada de instalaciones específicas para el tratamiento y almacenamiento controlado de residuos de la industria del mármol, en un área con bajo impacto ambiental y gran superficie.

3. Zonas industriales urbanas.

- Controlar las implantaciones industriales no acogidas al planeamiento.
- Rehabilitación y ordenación, de la carretera de Caravaca a Cehegín, como eje representativo de relación entre los dos municipios, mediante un Programa de Rehabilitación y Reordenación Integral.
- Consolidar como eje de servicios urbanos, con carácter comercial, de talleres, incluyendo dotaciones específicas. Ordenar accesos a parcelas, acerado, aparcamientos, iluminación, recuperación de arbolado...
- Promover traslados de las empresas inadecuadas de los frentes de carretera al Polígono de Cavila, recuperando espacios para nuevas actividades más cualificadas.
- En la zona de Santa Inés, mejorar el nivel de integración con el núcleo y Cavila, con un margen de crecimiento muy limitado. No es un espacio alternativo al polígono.

4. Coordinar la generación de suelo, y las características de las instalaciones para la industria del mármol con los municipios de la Comarca.



Zona Industrial V
Noroeste
Río Mula
015
CARAVACA DE LA CRUZ



Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril

Áreas protegidas de usos industriales

Áreas o bandas de integración paisajística

Rambla

Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

Delimitación de polígonos industriales

Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación

Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación

Áreas de reserva / "reserva estratégica"

Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo

Actuaciones integradas CAEDIS

Fases de actuación

Nuevas propuestas Municipales

Nuevas propuestas del Plan

Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional

Viarío existente o planeado

Viarío indicativo propuesto

Zona de servicios

Zonas verdes

Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo

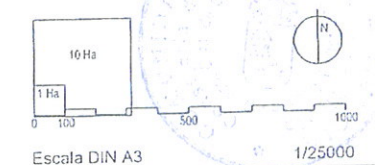
Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos

Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos

Industrias aisladas



Proyectos municipales del Plan de Ordenación Territorial			Capítulo 7
Zona Industrial			II 016
Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios			CARTAGENA
Estructura municipal	Valoración de la demanda	Comarca	Campo de Cartagena
Cartagena es la segunda ciudad de la Región, y cabecera del litoral oriental. Desde el punto de vista industrial, el sistema urbano está definido por cuatro cuadrantes: - La ciudad y el puerto históricos y el ensanche, núcleo denso y compacto de actividades centrales: residencia, instituciones, universidad, estación de ferrocarril... - El crecimiento moderno hacia el norte, una extensión discontinua de barriadas y pedanías. - El conjunto de enclaves del primer desarrollo industrial de la ciudad, de carácter exógeno, actualmente en renovación o con síntomas de obsolescencia. - Los nuevos tejidos industriales en los corredores de acceso viario desde el este, en continuidad con las primeras localizaciones. El conjunto está estructurado por un sistema de infraestructuras altamente invasor: autovías y viaductos, la superposición de trazados de la red ferroviaria, y el puerto industrial en la dársena de Cartagena. Fuera de este complejo urbano coexisten, con un variado entorno agrícola y costero(Campo de Cartagena, entorno del Mar Menor, la Sierra Minera y la Bahía de Portman), distintas áreas diferenciadas: - El Valle y la dársena portuaria de Escombreras. - La reserva de suelo industrial de Los Camachos. - El gran enclave industrial de General Eléctric Plastics.	La demanda de suelo industrial es compleja en la forma y la valoración. A. Demanda exógena y de grandes empresas - Cartagena es uno de los municipios industriales más importantes de la Región, con peso importante de las grandes empresas y sectores de material de transporte, naval, industria del refino y sector químico. Con una importante número de empleos, la crisis de Cartagena en los primeros 90 se produjo fundamentalmente por los fuertes desajustes de estos sectores y su influencia en las empresas subsidiarias (por ejemplo, transformados metálicos) - El caso de General Eléctric Plastics, que mantiene un elevado nivel de inversiones (ampliación de instalaciones, líneas de investigación y desarrollo, relación logística portuaria...), revela un esquema de "enclave" en la importancia comarcal de grandes empresas, dado que no ha generado una estructura secundaria de instalación de empresas. - La obsolescencia de las instalaciones, el contexto global de las grandes empresas, y la creciente importancia de las PYMES y otros sectores en Cartagena ha hecho que el peso relativo de la demanda exógena haya cambiado considerablemente: se mantiene muy alta en relación al resto de la Región la demanda de dimensiones medias y ha decaído la de grandes superficies. B. Demanda local - Muy dinámica, el resultado es que Cartagena se ha integrado en las estructuras de demanda del resto de la Región a un nivel muy alto. - Los sectores de demanda están fundamentalmente relacionados con el transporte, la distribución, servicios a la ciudad y el entorno del Mar Menor, agroindustriales, talleres, comercio al por mayor, suministros, etc., con importantes procesos de terciarización. - La demanda está orientada principalmente a las pequeñas y medianas parcelas para la edificación de naves convencionales, así como para la ampliación empresarial, con algunos retrasos en los periodos de ocupación real. - Las expectativas de mantenimiento de la demanda en este grupo son altas, dada la demanda general de la Región y de sus áreas centrales, el crecimiento de la ciudad, las necesidades de las empresas agrícolas de espacios para transformación, almacenaje y distribución, las actividades asociadas al turismo, etc. - El modelo de polígono que hasta ahora ha respondido a esta demanda es Cabezo Beaza. C. Demanda logística - En función de la ampliación de la Dársena de Escombreras, existen expectativas sobre la mejora y ampliación de las infraestructuras logísticas en Cartagena, que puede superar el ámbito de la dársena y el suelo disponible en Escombreras. Necesidades y previsiones La demanda y la actividad empresarial son muy altas, por lo que las necesidades están orientadas a la creación de suelo urgente en distintos ámbitos. Las necesidades y previsiones expresadas por el Ayuntamiento y los agentes públicos son: Zona este: - Cabezo Beaza: Consolidar el desarrollo y ocupación, delimitando un posible ámbito de ampliación en la revisión del Plan General. - Los Camachos: producir el suelo necesario para la demanda actual, aunque es previsible que la oferta se agote inmediatamente. El ayuntamiento propone el desarrollo de Los Camachos como un área con un carácter más cualificado, (terciario, tecnológico, dotacional) reservando suelo para desarrollos no inmediatos. - Valle de Escombreras: Especializar el área en base a dos componentes: en primer lugar, consolidar un importante papel de las actividades logísticas de la Dársena de Escombreras, relacionándola con el trazado del ferrocarril y los polígonos del entorno. En segundo lugar,	Población 1999 177.709 P. activa industrial 99 8.322 Planeamiento municipal vigente PLAN GENERAL Fecha de aprobación 09/04/1987 Planeamiento en revisión S	
	Valoración de la oferta	Fase de tramitación	Avance
	Cartagena tiene una amplia superficie de suelo industrial, calificado urbanísticamente o desarrollado como enclaves y actuaciones dispersas, que es necesario analizar: A. Areas industriales de gran superficie: espacios que superan la categoría de polígono industrial convencional, constituyendo las zonas de actividad o reserva de suelo emblemáticas de la comarca. - Escombreras: En teoría, constituye no de los grandes paquetes de suelo industrial de la Región, con posibilidades para la implantación de actividades relacionadas con el puerto, actividades de impacto ambiental, instalaciones de grandes superficies, etc. - La realidad de Escombreras es que tiene grandes problemas para el desarrollo como oferta real de suelo, con suelos retenidos sin expectativas de ser desbloqueados, superposición de instalaciones obsoletas, instalaciones de alto	Observaciones sobre el Plan	
		Iniciada la revisión. Subsanadas las Deficiencias de Toma de Conocimiento del Texto Refundido (28/04/95)	

Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial II 016

riesgo que condicionan enormemente nuevas implantaciones, una imagen muy degradada, falta de liderazgo para el desarrollo, etc. Además, la construcción del vertedero imposibilita el desarrollo de nuevos paquetes de suelo.

- Los Camachos: PAU promovido por SEPES, después de un largo periodo sin oferta disponible, debido a la lentitud y vacilación con que se ha desarrollado; está en fase de elaboración el primer Plan Parcial y Proyecto de Urbanización, de 250 Has. El polígono está localizado en un punto cada vez más estratégico en las dinámicas ciudad – región – litoral - Levante, dada su relación con las autovías, el ferrocarril y los núcleos municipales. Cuenta con los accesos y viario principal e infraestructuras básicas de suministro, realizados mediante un Plan Especial de Infraestructuras

- General Eléctric Plastics: Empresa única de implantación reciente, la factoría de La Aljorra representa la mayor inversión individual de GE Plastics fuera de EEUU. Con la finalización de la segunda planta en Cartagena se doblará la capacidad de producción del complejo. El enclave genera expectativas en su entorno, con nuevos suelos calificados en el Fuente Alamo para la implantación del Parque Tecnológico, si bien el suelo calificado no constituye oferta...

B. Polígonos Industriales: áreas industriales convencionales para el desarrollo de industria común.

- Cabezo Beaza: La 1ª y 2ª fases del polígono, promovidas por el SEPES, se han adaptado, mediante la modificación del inicial planeamiento, a las necesidades locales contemporáneas y posteriores a la crisis, es decir, a la pequeña y mediana empresa de almacenaje, agroalimentaria y de servicios (cuenta con parcelas menores de 500m²). Es un polígono bien urbanizado, con mantenimiento y servicios, correctos, configurado como un polígono de naves convencional, en buena situación respecto a la ciudad, el Campo de Cartagena y la autovía. Actualmente la oferta restante es escasa y está prácticamente consolidado, aunque existe oferta de segunda mano.

- La tercera fase es una actuación privada, también de alta calidad, en la que se compatibilizan las actividades comerciales y terciarias.

- Otras piezas complementarias son el Polígono Industrial del Albuñón, Carretera de La Unión, GEMSA, etc., que confirman el este de Cartagena como el principal aglomerado industrial y de actividades económicas locales.

1. Polígonos y áreas obsoletas o en decadencia.

- Potasas y Derivados: Factoría ya demolida e incorporada a la ciudad como área de crecimiento residencial y dotacional, recupera un enclave obsoleto en una situación privilegiada respecto al centro, el puerto, la estación de tren, etc. Inicialmente está previsto que la producción se traslade al Valle de Escombreras.

- Española del Zinc, S.A.: Gran instalación industrial, también con problemas de impacto ambiental y visual en la entrada este de la ciudad, es un punto estratégico, con actividad productiva todavía en marcha.

- Dársena de Santa Lucía y suelos clasificados industriales relacionados: En funcionamiento, e importante para la dinámica del Puerto de Cartagena, el conjunto está sin embargo fuera del modelo de desarrollo cualificado del puerto urbano previsto por el Ayuntamiento, que considera incompatible nuevas implantaciones en esta localización.

2. Otros polígonos y enclaves locales

- En el municipio de Cartagena existen diversas bolsas de suelo urbano, apto para urbanizar, etc., con distintos grados de desarrollo, que responden a modelos empresariales locales privados, a la escala de pedanías, pequeños nudos de actividades de servicio, agrícolas, etc.

localización de suelo especializado para actividades susceptibles de impacto, en función de los análisis de riesgo, complementando las actuaciones para la mejora de la seguridad.

- Dársena de Cartagena y enclaves anexos: el Puerto está rebajando las previsiones de desarrollo de actividades logísticas en Santa Lucía, debido a la ampliación de Escombreras. Para el ayuntamiento es necesario, y prevé desarrollar este modelo en el Plan General, la recuperación del ámbito como zona urbana de calidad, abriendo la zona meridional de la ciudad, una de las más degradadas, al mar.

Zona oeste:

- General Electric: La delimitación actual es suficiente para las necesidades de crecimiento de la factoría. La integración en un complejo de parques de actividades al norte de la carretera estaría condicionado por las características del complejo químico y por las propias condiciones impuestas por la compañía (riesgos e impactos, distancias a otros sectores, accesibilidad, etc).

- Nuevo suelo industrial al oeste de la ciudad: las calificaciones existentes solo tienen un valor local, a nivel de pedanía. El ayuntamiento prevé, en la revisión del Plan General, estudiar la localización de un polígono alternativo a Cabezo Beaza

Mar Menor:

- Las pedanías del entorno del Mar Menor tienen demanda de suelo para pequeñas actividades relacionadas principalmente con el turismo (talleres, servicios, almacenaje y distribución), que requieren un cierto grado de cercanía. El ayuntamiento prevé desarrollar alguna unidad, incidiendo en la integración en el entorno turístico.

- Producen oferta relevante solo a nivel local.

3. Actividades en suelo no urbanizable

- La configuración de las zonas de regadío, con una malla de caminos en buenas condiciones, generan un tejido accesible e inmediato a las zonas productivas agrícolas. Se está produciendo un intenso proceso de ocupación del espacio cultivable y por la construcción agroindustrial en frentes de caminos, sobre suelo cultivable y con infraestructuras deficitarias, repitiendo el esquema que ha provocado la degeneración de la Huerta en la Región

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest. (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	2.923,75		943,21	271,39	1.709,15	1.589,30		8,60 0,00 3,60	214,60	76,00			111	142	142	177

Diagnóstico

A. Lentitud y parálisis en la generación de suelo industrial

- En una situación de gran demanda de suelo en la comarca y la Región, la producción de suelo, incluso donde la propiedad está resuelta, está extraordinariamente lejos de resolver las activas dinámicas actuales.
- Como resultado, se pierden oportunidades empresariales, y se está generando una tensión territorial hacia otras zonas y el suelo no urbanizable.

B. No se desarrollan las grandes oportunidades de Cartagena, ligadas a la localización y las infraestructuras

- La crisis industrial que ha caracterizado el diagnóstico de Cartagena está en gran parte superada, debido a dinámicas fundamentalmente endógenas.
- Sin embargo, las grandes oportunidades ligadas al Puerto, el ferrocarril, las nuevas autovías, o el desarrollo turístico, no se están dibujando todavía como una opción a medio plazo.

C. No se definen los grandes proyectos de la Zona: Escombreras, Los Camachos

- Ambas áreas industriales, emblemáticas en las expectativas de la Región, siguen manteniendo un gran nivel de indefinición y no se desarrollan al ritmo de los cambios de ésta. Actualmente se está desarrollando la primera fase de Los Camachos.

D. General Electric no está integrado en el modelo de suelo de la Zona.

- Para bien o para mal, el complejo industrial no ha generado un tejido industrial paralelo ni ha atraído aún actividades relacionadas con la producción química (industriales o de investigación)

E. En el Campo de Cartagena se está consolidando rápidamente un modelo de ocupación similar al que ha degradado la Huerta en toda la Región.

- La ocupación del suelo no urbanizable y zonas de regadío está afectando al paisaje, consumiendo recursos ligados a la agricultura (agua, suelo, caminos) y produciendo impactos ambientales (vertidos sin depuración, edificación, deshechos)
- Es, además una competencia muy dura para el desarrollo de polígonos ordenados en Cartagena y los municipios del entorno.

Propuesta

El objetivo de las Directrices y el Plan de Ordenación Territorial es impulsar el suelo industrial de Cartagena desde las demandas existentes, desde la complejidad de un sistema territorial de actividades (turísticas, industriales, e infraestructurales), que se está redefiniendo en la actualidad con nuevos componentes medioambientales y sociales, y desde la oportunidad de integración de las grandes actuaciones industriales de la Región.

1. Integrar las demandas y actividades empresariales locales y exógenas con las perspectivas de calidad municipales y un sistema territorial complejo.

- Localización concertada de un tejido variado de productos industriales y focos de especialización empresarial.
- Reserva de suelo para actividades terciarias, empresariales, tecnológicas, dotacionales.
- Equilibrio del sistema territorial de la Zona II, con Cartagena como ciudad central, parques de actividad cualificados en el entorno, y desplazamiento de oferta a otras áreas del Campo de Cartagena y el Mar Menor.

2. Mejora de la incidencia ambiental de los tejidos industriales sobre el conjunto territorial y control de riesgos.

- Protección de suelos de regadío y suelo no urbanizable, frentes de caminos y carreteras.
- Creación de corredores paisajísticos en el entorno de los grandes complejos industriales, principalmente en los frentes de autovía de los CAEDIs propuestos, mediante sistemas generales arbolados, retranqueos de parcelación y edificación, etc. Integración con los sistemas urbanos, agrícolas, cabezos y relieves.
- Concentración de actividades industriales de alto impacto en Escombreras, con medidas de planificación, gestión e infraestructuras.

3. Integración del sistema de infraestructuras de transporte.

- La Dársena de Escombreras se configura como el foco (actividades de 1ª línea) de la estructura logística industrial, alternativa a la dársena urbana.
- La dificultad de desarrollo de suelo para actividades logísticas de 2ª línea en Escombreras debe resolverse integrando el sistema ferroviario y los grandes polígonos del entorno, en los que es posible plantear la Zona de Actividades Logísticas de Cartagena, con Los Camachos como opción más aconsejable.
- A medio y largo plazo, estudiar la integración del nuevo Aeropuerto Regional de Corvera en la red de transporte de mercancías y la relación con los Complejos de Actividades propuestos en Cartagena.

Estructura territorial de suelo industrial propuesta:

1. CAEDI de Cartagena- Camachos

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

- El conjunto de planes parciales y actuaciones de Cabezo Beaza ha sido uno de los polígonos de mayor y más rápido desarrollo en la Región en

los últimos años. En avanzado estado de desarrollo, el objetivo de su incorporación al CAEDI es la consolidación como polo para la empresa local, multifuncional y de servicios, formando un Parque de Actividades Económicas unitario.

- Las actuaciones a desarrollar en el Cabezo Beaza están destinadas a la integración de la gestión, mantenimiento, mejora de servicios y dotaciones para las empresas y en relación con la zona urbana de Cartagena.
- A medio plazo, se pretende no mantener en esta zona el uso actual de industria pesada, reconociéndose su clara vocación como espacio de actividades de industria ligera, terciaria o de servicios (ZINCSA)
- El tratamiento paisajístico del viario estructurante de este área, y fundamentalmente la fachada de la autovía N-332 en la medida que representa la entrada a Cartagena, ha de merecer un especial tratamiento. De la misma forma, es necesaria la intervención en la mejora y preservación de la carretera al norte y la entrada al núcleo.

- El sector de Los Camachos, comprendiendo el ámbito de actuación de SEPES, es la gran reserva estratégica de suelo para actividades económicas en el sur de la Región. Para la definición funcional de Los Camachos es necesario estimar su localización en el corredor Alicante - Cartagena y la relación con el Puerto, en segunda línea de la Dársena de Escombreras.
- Las Directrices proponen la estructuración amplia de la oferta de suelo:

- En primera línea, relacionada con los nudos de entrada desde la autovía, localización preferente de Parques de Actividades Empresariales y Dotacionales. Son áreas de calidad, diferenciadas de los actuales desarrollos de Cabezo Beaza, a integrar en las nuevas dinámicas de Cartagena y el litoral.
- En segunda línea, mantener un nivel adecuado de oferta para Parques Industriales, en relación con las demandas de suelo locales.
- Estudiar alternativas de localización de una Zona de Actividades Logísticas de segunda línea respecto a la Dársena de Escombreras, como alternativa a la actual dársena comercial de la ciudad.
- Reservas de suelo en la zona norte para actividades singulares de bajo impacto, grandes empresas o dotaciones.
- Reestructurar los accesos desde el norte y el oeste.

- El ámbito total, de unas 409 Has, alberga grandes posibilidades de desarrollos a medio y largo plazo, además de una oferta real a corto, y requiere un proceso de planificación y programación conjunto, incluyendo el desarrollo de infraestructuras.

2. CAEDI de Escombreras

Complejo industrial - portuario de rango suprarregional, constituye una de las fortalezas comparativas de la Región: un área directamente conectada con las autovías de Cartagena a Murcia y Alicante, con la Dársena de Escombreras y con el CAEDI de Cartagena - Camachos. El área es una reserva-objetivo regional para la implantación de industrias pesadas de transformación, especialmente las industrias del sector químico y energético, de un valor estratégico inestimable, y la articulación de actividades logísticas en el entorno del Puerto. Para su desarrollo es necesario resolver los problemas de disponibilidad de la oferta y las implicaciones de un modelo que compatibilice la oferta para actividades económicas con el control de instalaciones de riesgo, en un entorno relativamente cercano a la ciudad de Cartagena.

- La proximidad a otras importantes zonas de oferta de suelo, como son los dos CAEDIs de Cartagena y Camachos, proporciona una variedad importante de líneas de actuación a medio y largo plazo.

- Ante una posible estrategia de desarrollo de un Complejo químico en Cartagena en esta zona, se podría poner a punto una oferta diferencialmente cualificada, para reforzar la citada fortaleza: la preparación de Escombreras como área de actividades industriales con un alto nivel de especialización, integración y control (infraestructuras avanzadas, instalaciones, vigilancia, normativas, procedimientos, integración de recursos y ciclos...), como característica del conjunto del CAEDI que tendría una elevada capacidad de acogida de este tipo de industrias por su entorno ambiental favorable, adecuación de oferta de suelo e infraestructuras, servicios comunes y alcance de las sinergias con las industrias de la zona.

- El área es también un área de articulación logística entre la Dársena de Escombreras, alternativa al actual puerto industrial en la zona urbana de Santa Lucía, y el CAEDI de Cartagena - Camachos como Zona de Actividades Logísticas Extraportuarias o Parques de Distribución, con actividades productivas compatibles tipológica y ambientalmente con la logística, con tipologías abiertas, para clientes múltiples o unitarios, utilizando el potencial de las instalaciones ferroviarias del puerto.

3. CAEDI General Electric - Parque Tecnológico de Fuente Alamo

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

- La General Electric, con sus 784 Has, constituye en sí misma un auténtico Parque Industrial, con preparación de suelo en su interior para la instalación de los concesionarios de los principales procesos previstos que debe incorporarse como CAEDI al conjunto regional de suelo. La delimitación de suelo es amplia y solo un sector está ocupado.
- Las actuales sinergias exteriores de la General Electric se proyectan fundamentalmente hacia el Puerto, y secundariamente hacia las áreas de oferta complementaria situadas en su proximidad. No se cree necesario, en consecuencia, la planificación de oferta complementaria específica

para G.E.P. en las inmediaciones directas del Parque Industrial, habida cuenta además del valor agrícola de los suelos de entorno.

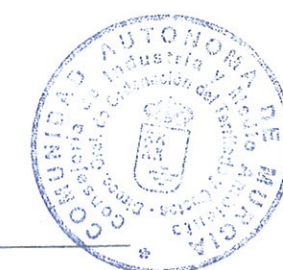
- Sin embargo, la previsión de tendencias de ocupación en el exterior del enclave recomienda la delimitación de un CAEDI como espacio a potenciar, de reserva y protección.
- Las actuaciones a corto y medio plazo consisten en el desarrollo del Parque Tecnológico y los sectores de suelo en estudio, la protección de las zonas de acceso y el paisaje del entorno, impidiendo taxativamente las instalaciones dispersas, la formación de un núcleo terciario y de servicios, y el estudio, dentro de las alternativas a la autovía Alhama - Fuente Alamo, de un trazado que potencie el CAEDI como pieza territorial.

2. Zona Industrial en el oeste

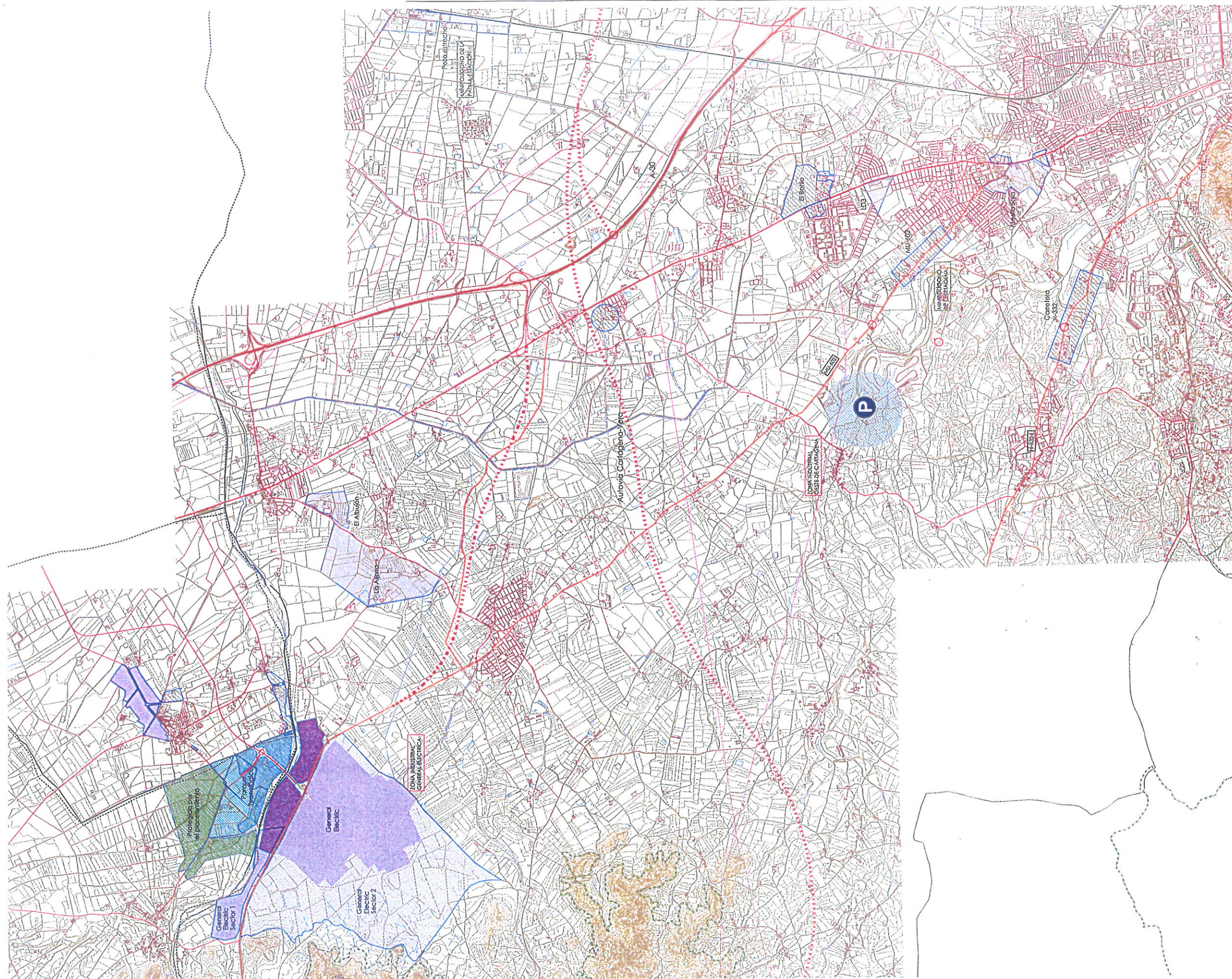
- Localización de una zona de implantación industrial y reserva en el oeste de la ciudad, relacionada con la futura autovía del litoral.
- Definición como área de desarrollo industrial alternativo a la actual concentración en el este, como polígono local y comarcal, de crecimiento modular, con flexibilidad en la oferta.
- Destinado a demandas convencionales: industria limpia, almacenaje y distribución, servicios a la ciudad y el entorno del litoral, empresas de construcción, etc.

3. Polígonos locales

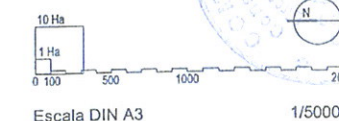
- Red de polígonos locales, a nivel de núcleos urbanos del entorno de la ciudad y de pedanías rurales, a localizar y definir por el Plan General Municipal.
- El objetivo es la integración de las pequeñas demandas locales en un marco concentrado de servicios de carácter urbano, con impacto controlado, centralización de infraestructuras, evitando la dispersión de actividades en terrenos agrícolas, no urbanizables y la fragmentación de la oferta.
- En el entorno del Mar Menor, a estas características se debe unir, por la normativa del Plan, las de cualificación de la edificación y urbanización, integración en las áreas urbanas o de carreteras, control de impactos e imagen y condiciones de mantenimiento específicas.







- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viaro existente o planeado
 - Viaro indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

El municipio está territorialmente estructurado al norte por Sierra Espuña y al sur por la Vega del Guadalentín y la zona protegida de Los Saladares.

Transversalmente está ordenado por las líneas de infraestructuras que se han implantado sucesivamente: la antigua carretera nacional, el ferrocarril, y la autovía del Mediterráneo. La riqueza productiva del terreno agrícola determina que el crecimiento del núcleo se haya mantenido en el norte de la vega, quedando ésta limpia de ocupaciones.

En sentido norte - sur, el municipio está articulado por la carretera Mula - Fuente Alamo (C-3315, MU-602)

En las zonas de secano al sudeste se sitúa el polígono industrial y zonas con posibilidades de desarrollo con actuaciones turísticas de segunda línea respecto a la costa.

Valoración de la oferta

Alhama dispone de una abundante oferta de suelo gestionado, en el polígono de Industrialhama, estando prácticamente consolidados los suelos urbanizados. El polígono mantiene una buena línea de gestión, urbanización y venta, que garantiza un crecimiento continuado y acorde a la demanda. Esta oferta, debidamente gestionada, es suficiente para el medio largo plazo.

Fuertes (El Pozo) es un gran enclave que gestiona correctamente su propio crecimiento en el entorno, entre la carretera nacional y la vía del ferrocarril

Por lo demás hay algunas zonas, entorno a la travesía, aptas para el traslado de talleres pero con dificultades de gestión.

Valoración de la demanda

Existen dos tipos de demandas diferenciadas:

- Demanda de industria general, con características que se adaptan a la oferta de Industrialhama
 - Demanda local de talleres y pequeñas industrias, algunos localizados actualmente en el casco. Esta demanda se ha contenido en los últimos años por la falta de suelo.
- Como es común en el Eje del Guadalentín la demanda tiene tendencias al alza, incrementado en el caso de Alhama por el efecto de atracción del polígono y la nueva autovía a Fuente Alamo.

Necesidades y previsiones

- Se prevé la incorporación progresiva de suelo en Industrialhama, que cubre las necesidades del municipio en el medio y largo plazo para industria convencional
- Está en estudio la modificación del trazado ferroviario, para la construcción de la línea de alta velocidad Murcia -Andalucía, compatible con el tráfico de trenes convencionales (cercanías, regionales y mercancías). Se realizaría mediante la rectificación de tramos para ajustar curvaturas, y en el caso de Alhama supone el traslado de la vía en el ámbito urbano hacia el sur, con una nueva estación en la intersección con la entrada sur desde la autovía.
- Esta es una oportunidad para recuperar éste ámbito como una gran avenida urbana que estructuraría el crecimiento hacia el sur, con la posibilidad de integrar actividades dotacionales, de servicios y terciarias en el entorno de la nueva estación. En el frente de la antigua carretera nacional es necesaria la ordenación de suelos para servicios locales, talleres y concesionarios, etc.
- Finalmente, es necesaria seguir sacando del casco las pequeñas industrias del calzado y chacineras, habilitando alguna zona industrial de las existentes junto al casco.

Comarca Bajo Guadalentín

Población 1999 15.640

P. activa industrial 99 1.850

Planeamiento municipal vigente PGOU

Fecha de aprobación 07/10/1992

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Toma de Conocimiento de Refundido

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	255,72		109,01	5,50	141,21	118,53		7,14	14,29	1,43	114,51	83,08			19	25	27	34

Diagnóstico

Alhama cuenta, con Industrialhama, con un organismo de gestión eficaz y suficiente suelo como para hacer frente a la demanda de industria convencional, con suficiente competitividad en el entorno regional.

Existe una demanda no cubierta por el polígono, generada por la política municipal de sacar del casco los pequeños talleres de calzado, mecánicos, etc., siendo necesario activar la gestión de alguna de las áreas planeadas.

La situación es en general correcta, pero es conveniente mantener criterios de ordenación por fases de las actuaciones, a la vez que deben estar disponibles procesos ágiles de generación de suelo, dada la oportunidad de relación con la nueva autovía y el posible aeropuerto regional, además de la mejora del ferrocarril en la ciudad.

Propuesta

1. Continuar con el desarrollo por fases de Industrialhama con las características actuales.
2. En las zonas urbanas al este del núcleo, ordenar los frentes de carretera, mediante unidades de ejecución de suelo urbano, como zonas de servicios. En los sectores no programados (Praico y Ramblillas II), revisar la clasificación/calificación de las áreas industriales previstas en el Plan General, pudiendo desclasificarse.
3. En el Oeste, plantear un sector de servicios en el cruce de las carreteras de Mula y N-340 (La Paloma), como minipolígono urbano relacionado con el entorno de la futura estación de tren y la recuperación de la vía actual como avenida urbana.
4. Establecer un área de reserva de suelo para implantaciones muy singulares, en el frente opuesto a Industrialhama, dada su localización singular, imputando todas las medidas necesarias (distancias, franjas de protección, impactos) para la protección de la zona del Saladar, al oeste.
5. En el sur del municipio, preservar la zona de toda actividad industrial, como zona de reserva para la implantación de actividades turísticas en segunda línea del litoral (urbanizaciones, grandes dotaciones...)



Estructura municipal

En el occidente del Campo de Cartagena, Fuente Alamo es un municipio articulado con distintos ámbitos regionales: el eje del Guadalentín, el litoral de Lorca y Mazarrón, y la ciudad de Cartagena.

El territorio es fuertemente agrícola, pero la actividad y el núcleo urbano se ha vinculado al enclave industrial de General Eléctric y su entorno, a caballo entre tres municipios.

El eje Alhama - Fuente Alamo - Mar Menor estructura gran parte de sus dinámicas en dirección este - oeste; la futura autovía en este eje, y la autopista Cartagena - Vera, que cruzará al sur del municipio, van a configurar la zona como un nodo de articulación.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo industrial de Fuente Alamo se ha conformado a partir de agrupaciones en suelo no urbanizable, a lo largo de las carreteras y caminos en el entorno del núcleo urbano, principalmente en el área de frente de carretera hacia Cuevas de Reylo. No han existido polígonos industriales reales hasta los últimos años, y actualmente no hay ningún área urbanizada ni urbanizándose, siendo la oferta reglada disponible nula. Los enclaves industriales de pedanías se intentan ordenar con norma directa, dada su importancia en la generación de empleo.

Actualmente existen varios planes parciales en sectores industriales en diferente estado de tramitación, algunos a la espera de la aprobación de Normas Subsidiarias. Se trata de unidades en torno a las 10 has de suelo: La Candelaria, El Tejedor, Horpresa, Polígono 509, Sector 4 en Ctra. Fuente Alamo - Cartagena.

La cercanía con General Eléctric ha generado nuevas áreas de crecimiento industrial, en el entorno de ésta y de ocupaciones dispersas existentes. El proyecto más importante a corto plazo es el Parque Tecnológico (36 Has, proyecto de urbanización gestionándose), que linda con General Eléctric. La promoción y gestión está siendo ágil, existiendo ya una sociedad formada por el grupo Mtorres, INFO, Caja Murcia y CAM.

Valoración de la demanda

La estructura industrial de Fuente Alamo está actualmente muy condicionada por la cercanía con General Electric Plastics, y en general por la escasez de oferta en Cartagena, por lo que la demanda de suelo y las tendencias de localización de polígonos en su entorno es alta.

En el resto del municipio se mantiene una demanda de instalaciones de menor entidad y dispersa, que están generando los citados planes parciales. Hasta ahora la respuesta a la demanda de suelo ha sido la tolerancia para la implantación en suelos no clasificados, por la vía del interés social, dados sus efectos sobre el empleo en el municipio.

Necesidades y previsiones

Fuente Alamo está actualmente revisando las Normas Subsidiarias, pendientes de aprobación definitiva por la Consejería, que se adaptarían además a la nueva Ley del Suelo de la Región en un breve plazo.

A corto plazo, las previsiones más importantes son el desarrollo del Parque Tecnológico y la aprobación de distintos planes parciales, que podrían sumar en conjunto unas 80 has de suelo.

Se prevé en las Normas la sectorización de un pasillo de suelo industrial a lo largo de los dos frentes de la carretera a Cuevas de Reylo, en paquetes de suelo reducidos (diez unidades), con muy poco fondo (de 100 a 150 metros), consolidando un área con un alto nivel de dispersión.

En el margen sur de la carretera entre General Electric y el núcleo se delimita una gran bolsa de suelo industrial, como desarrollo a medio y largo plazo. El área en el enlace con la autovía Murcia - Cartagena, que linda con Torre Pacheco se considera una reserva de suelo, aunque hay interés en su desarrollo por operadores privados.

En cuanto a infraestructuras, está previsto el desarrollo de la autovía de Cartagena Vera, al sur del núcleo, que se considera un motor para el desarrollo turístico, y el desdoblamiento de la carretera Alhama - Fuente Alamo - Cartagena, eje fundamental en la unión de tendencias entre el corredor del Guadalentín, en uno de sus puntos más activos, y el Campo de Cartagena.

El nuevo aeropuerto regional de Corvera es una operación regional que no ha podido ser considerada en la revisión de Normas y el modelo de suelo del municipio. En todo caso, el aeropuerto fortalecerá el conjunto industrial del entorno de General Electric y Parque Tecnológico, situado en el triángulo aeropuerto - autovía - núcleo urbano.

Comarca Campo de Cartagena

Población 1999 9.606

P. activa industrial 99 827

Planeamiento municipal vigente PLAN GENERAL

Fecha de aprobación 02/10/2001

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

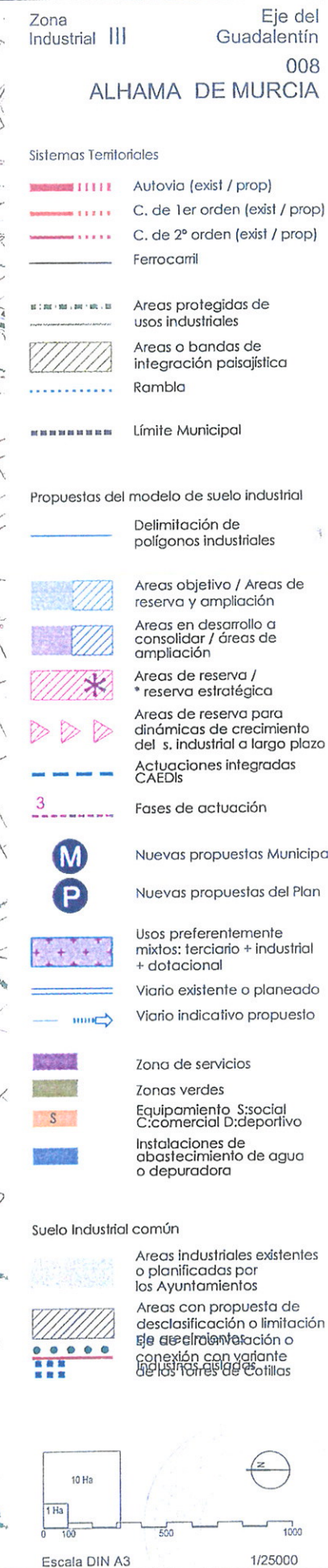
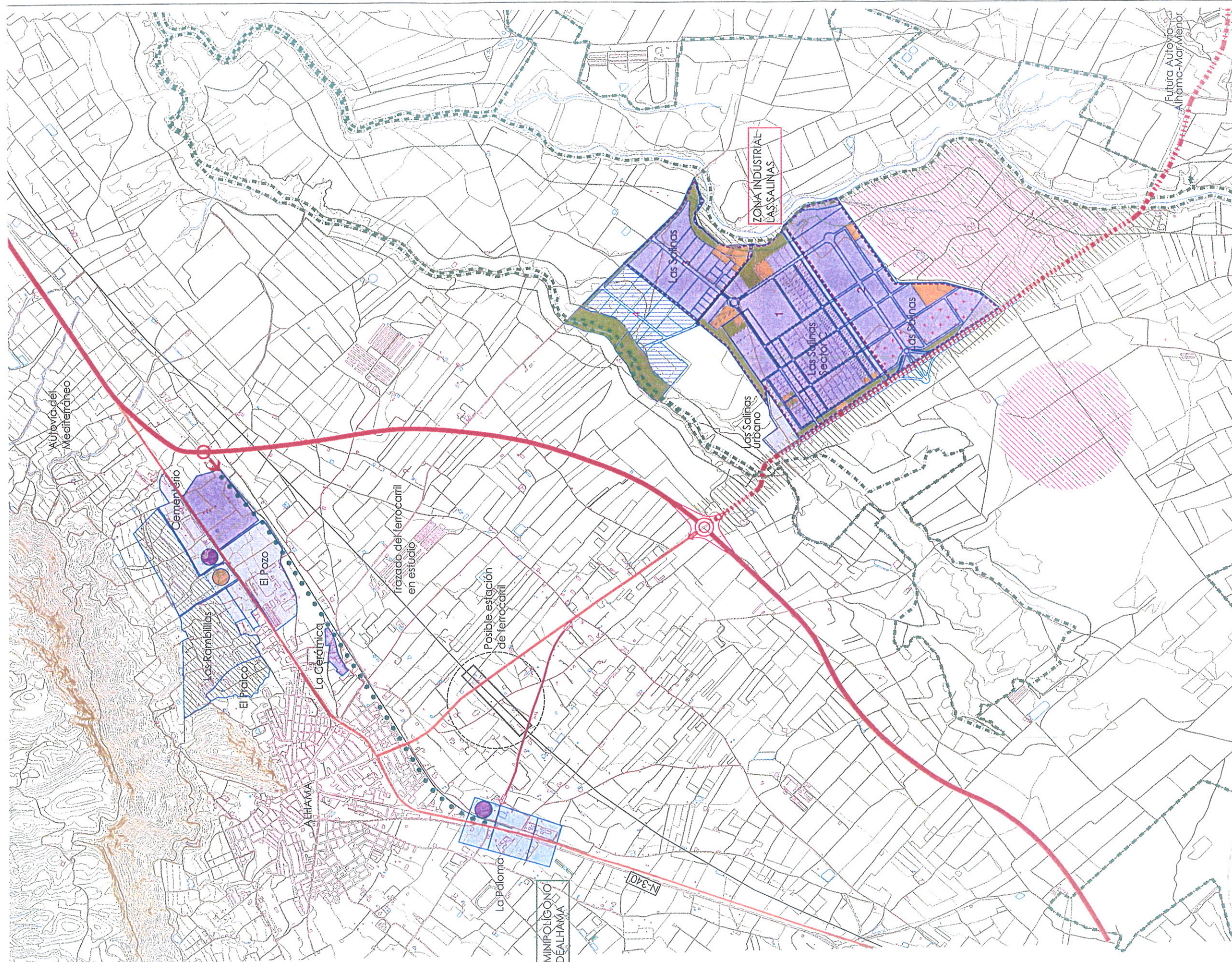
Aprobación definitiva pendiente de subsanaciones. Adaptada a Ley del Suelo.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total								
	44,11		0,00	0,00	44,11	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			3	4	4	5

Diagnóstico

Propuesta





Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial IV 009

Estructura municipal

Municipio del Valle del Ricote, cuyo núcleo urbano se encuentra alejado de la autovía, pero con una correcta conexión. El casco urbano está situado en la margen derecha del río Segura, siendo la zona oriental el área de nueva extensión industrial, residencial y dotacional.

El Balneario de Archena es el elemento emblemático del municipio, que mantiene una relación equilibrada con la agricultura y el paisaje del entorno.

Valoración de la oferta

Se han creado nuevos polígonos en el este del municipio, en relación con la salida hacia la Autovía Murcia - Albacete, en respuesta a la fuerte demanda de la comarca. Existía poca oferta de suelo ordenado, mientras se mantenían enclaves industriales en el núcleo, con situaciones de precariedad e impacto de todo tipo.

- Los polígonos privados, área de El Sanatorio, están en desarrollo, a un ritmo lento, estando prevista su terminación en un periodo de 2 a 5 años.
- La Capellanía es una actuación muy correcta en su localización, escala, trazado y realización. Ha absorbido parte de los traslados de industrias del núcleo, estando prevista la ampliación.

Valoración de la demanda

Existe una importante demanda interna, por las empresas locales de almacenes y talleres. Además, la localización en el entorno de Murcia y la experiencia en las actuaciones desarrolladas favorecen la demanda externa.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento de Archena plantea sus previsiones estratégicas en relación con el sector del Balneario, por los que el desarrollo del tejido industrial tiene un carácter secundario.

En esta línea, es necesario ordenar el desarrollo y oferta de los polígonos privados y la ampliación del polígono municipal de forma coherente, para lo que se necesitan apoyos selectivos.

La fuerte demanda hace necesario el desarrollo de medios e iniciativas para la gestión y urbanización de polígonos de forma continuada y sin rebajar niveles de calidad. El Ayuntamiento necesita para ello apoyos económicos.

Comarca Valle de Ricote

Población 1999 14.398

P. activa industrial 99 536

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 07/11/2001

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Iniciado Avance

Observaciones sobre el Plan

Pendiente de Texto Refundido.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	67,69		30,62	7,49	29,58	33,62		8,84	0,00	8,84	38,11	29,27			7	9	9	12

Diagnóstico

Archena no se considera un municipio industrial, a pesar de su localización estratégica, debido a la importancia económica y social del Balneario y del sector agrícola, y a lo reducido del término municipal. El desarrollo de un sector turístico o de servicios termale para un mercado regional y del área metropolitana de Murcia desaconseja el crecimiento por encima de los límites actuales, a la vez que exige medidas de coordinación con los municipios del entorno, con el fin de evitar impactos y conflictos de borde sobre el entorno, la accesibilidad, etc.

El desarrollo de los polígonos sigue una línea de actuación correcta pero con ciertos retrasos. Se han trasladado ya los enclaves del casco con mayor impacto, quedando pendientes otras instalaciones de talleres y la relocalización de áreas dispersas.

El eje de la Vega Media consolidará la posición de articulación de Archena entre la Vega Media y Alta del Segura

Propuesta

El criterio de la propuesta es apoyar las políticas municipales, estableciendo las líneas de apoyo oportunas para la generación de una oferta medida y continua, controlada, consolidando un nivel empresarial cualificado.

1. Polígono de La Capellanía

- Consolidar el polígono y la ampliación, desarrollando por fases.

2. Area de El Sanatorio

- Control de las actuaciones mediante convenios dirigidos por el ayuntamiento, con el fin de obtener un espacio de urbanización correcta, con infraestructuras ambientales, y una imagen adecuada a la posición respecto al núcleo urbano y la zona de los cabezos y el río.
- Localización preferente de servicios locales y traslados, evitando la dispersión.

3. Al norte de la carretera, reservar suelos para futuros desarrollos de calidad: dotacionales, terciarios, parque empresarial unitario, grandes empresas, como un espacio de referencia en el corredor de la autovía.

El trazado del Eje de la Vega Media, y el nudo con la autovía Murcia – Albacete tienen que considerar la relación de accesibilidad a Archena y el norte de Lorquí, coordinando ambos municipios el carácter de los futuros crecimientos, la ordenación del frente de la autovía y la preservación de las áreas agrícolas.

Estructura municipal

El núcleo urbano está situado al norte de la autovía del Noroeste - Río Mula, con la zona histórica elevada sobre la Vega del Río Argos, formando un espacio de gran interés urbano y paisajístico. Las zonas del ensanche y la carretera comarcal C-415 son los ejes de crecimiento natural del casco, hacia el sur y el este, en cuyos extremos se han localizado los suelos industriales.

En los bordes de la carretera a Caravaca se concentran actividades dispersas, así como en la carretera de entrada a la pedanía de Valentín.

Las actividades extractivas son muy importantes en la Sierra de la Puerta, con canteras y naves auxiliares visibles desde la carretera a Calasparra.

Valoración de la oferta

La oferta actual de suelo industrial se concentra en varios polígonos:

- El Muladar, estructurado en torno a un eje central, está prácticamente completo, con carencias en la urbanización, y sin posibilidades de crecimiento debido a la topografía.

- El Matadero y San Agustín, dos polígonos prácticamente terminados, el primero con un sector en urbanización (el polígono acoge el Centro Tecnológico del Mármol). Son dos espacios de oferta a corto plazo.

- El Almarjal, polígono bien localizado respecto a la entrada desde la autovía y en proceso de urbanización de la primera etapa. Sin embargo, está en una zona de extensión residencial (unifamiliares) y con una gran dotación deportiva, por lo que existe una cierta incompatibilidad de desarrollo final.

En torno a las carreteras se han localizado distintas zonas de actividad industrial dispersa, aprobadas por interés social:

- Carretera Cehegín - Caravaca: industrias dispersas, relacionadas con la extracción, materiales de construcción, talleres.

- Carretera Cehegín - Calasparra: grandes parcelas con superficie para el acopio y primer tratamiento del mármol, directamente relacionadas con la extracción en la Sierra de la Puerta, al otro lado de la carretera. En esta zona el Ayuntamiento promueve el Polígono de Agua Salada, con un total de 103 has, situado a ambos márgenes de la carretera. Las características básicas son: usos industrial, división en dos sectores y etapas, la primera dividida en dos ó más unidades de ejecución.

- Carretera de acceso a la pedanía de Valentín: industria artesanal y de calidad del ladrillo, tejería, etc., con vocación de escaparate.

Valoración de la demanda

La demanda es hoy por hoy media - baja. Sin embargo es posible que existan diversas dinámicas de crecimiento

- Por la accesibilidad dada por la nueva autovía.

- Por el incremento de servicios internos en el municipio.

- Por las instalaciones ligadas al sector del mármol, tanto en el sector extractivo como en nuevas industrias de elaboración de materiales de construcción.

Necesidades y previsiones

Es necesario definir y prever las actuaciones en el municipio en torno a las nuevas oportunidades:

- La nueva autovía del Río Mula y el futuro eje Venta del Olivo - Calasparra - Cehegín cambian el sistema de accesibilidad, acercando el municipio, y la zona en general, al centro y noreste regional. En todo caso, la distancia relativa al centro regional respecto a los primeros municipios del corredor (fundamentalmente Mula), y por tanto la competitividad, sigue siendo menor.

- En un entorno de gran interés paisajístico y cultural, es necesario valorar la interacción entre las condiciones cualitativas de accesibilidad para la implantación de nuevos recursos turísticos e industriales.

- El sector del mármol cuenta con grandes recursos extractivos y un creciente sector de actividades de segunda elaboración, necesitado de empresas e instalaciones diferenciadas, para el que es posible desarrollar un polígono diferenciado, Agua Salada.

- En el núcleo, incluida la carretera a Caravaca, es necesario actuar con criterios de calidad urbana y adecuación de los nuevos usos al entorno residencial y paisajístico.

Comarca Noroeste

Población 1999 14.077

P. activa industrial 99 1.128

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 02/12/1988

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

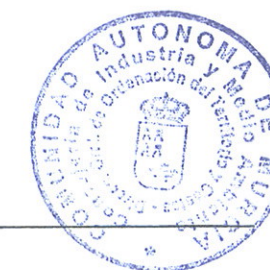
Observaciones sobre el Plan

Toma Conocimiento en si Totalidad Texto Refundido (R. 16/11/95). Aprobaciones Modificaciones en Suelo Urbano.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	116,20		39,20	6,00	71,00	59,20		2,86	0,71	3,57	45,20	41,63			7	9	9	10

Diagnóstico

Propuesta



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

El municipio ha desarrollado una política industrial correcta, promoviendo el suelo industrial previsto en el planeamiento, política que no ha sido capaz de culminar por falta de recursos. Esta circunstancia ha propiciado la concesión de licencias en los planes parciales, antes de proceder a la urbanización, lo que puede dificultar su posterior desarrollo.

Por otra parte, se ha recurrido, fuera del núcleo urbano y en el entorno de carreteras, a la aprobación de implantaciones por interés social en exceso.

La política de desarrollo industrial del municipio se encuentra muy condicionada por las actuaciones de SEPES en los municipios limítrofes (Caravaca y Bullas), lo que ha dificultado la continuidad de los planes parciales en desarrollo. Esta situación puede reforzarse con los planes de ampliación de éstos, una vez que se han consolidado como enclaves industriales en el territorio del noroeste, y por la creación del polígono de Mula.

En una situación de creciente competitividad, Cehegín cuenta sin embargo con recursos para la posible implantación paulatina de nuevas actividades industriales.

1. Desarrollo final de los polígonos actuales del entorno urbano (Muladar, San Agustín), adecuando los niveles de urbanización, accesos, servicios, relación con espacios residenciales y la periferia del núcleo.

2. En el polígono de El Armarjal, redefinir el sector de actuación y los usos prioritarios. Dada su localización en la entrada desde la autovía y la cercanía a zonas residenciales, se recomienda desclasificar el último sector y pasar a usos residenciales, estableciendo una zona verde o una calle con bulvar como filtro entre los dos espacios.

3. Los usos del Almarjal deberían ir destinados a los servicios urbanos y el terciario. Las parcelas al sur podrían reservarse para usos representativos, en la línea del Centro Tecnológico del Mármol, centro de servicios de los tres polígonos o vivero de empresas. El Ayuntamiento debería intervenir en la calidad constructiva de las edificaciones.

4. El área entre carreteras presenta en la actualidad una imagen deficiente en un espacio de relación entre los dos municipios, Cehegín y Caravaca, y es la entrada desde Calasparra. Se propone la rehabilitación del entorno de la carretera (arbolado, aceras, etc.), adecuación de instalaciones, y, a largo plazo, el traslado de industrias al nuevo polígono.

5. La actuación más significativa es el polígono de Agua Salada, en la carretera de Calasparra. La propuesta municipal se considera correcta. Las directrices recomiendan la actuación integrada con las instalaciones secundarias de extracción situadas al norte.

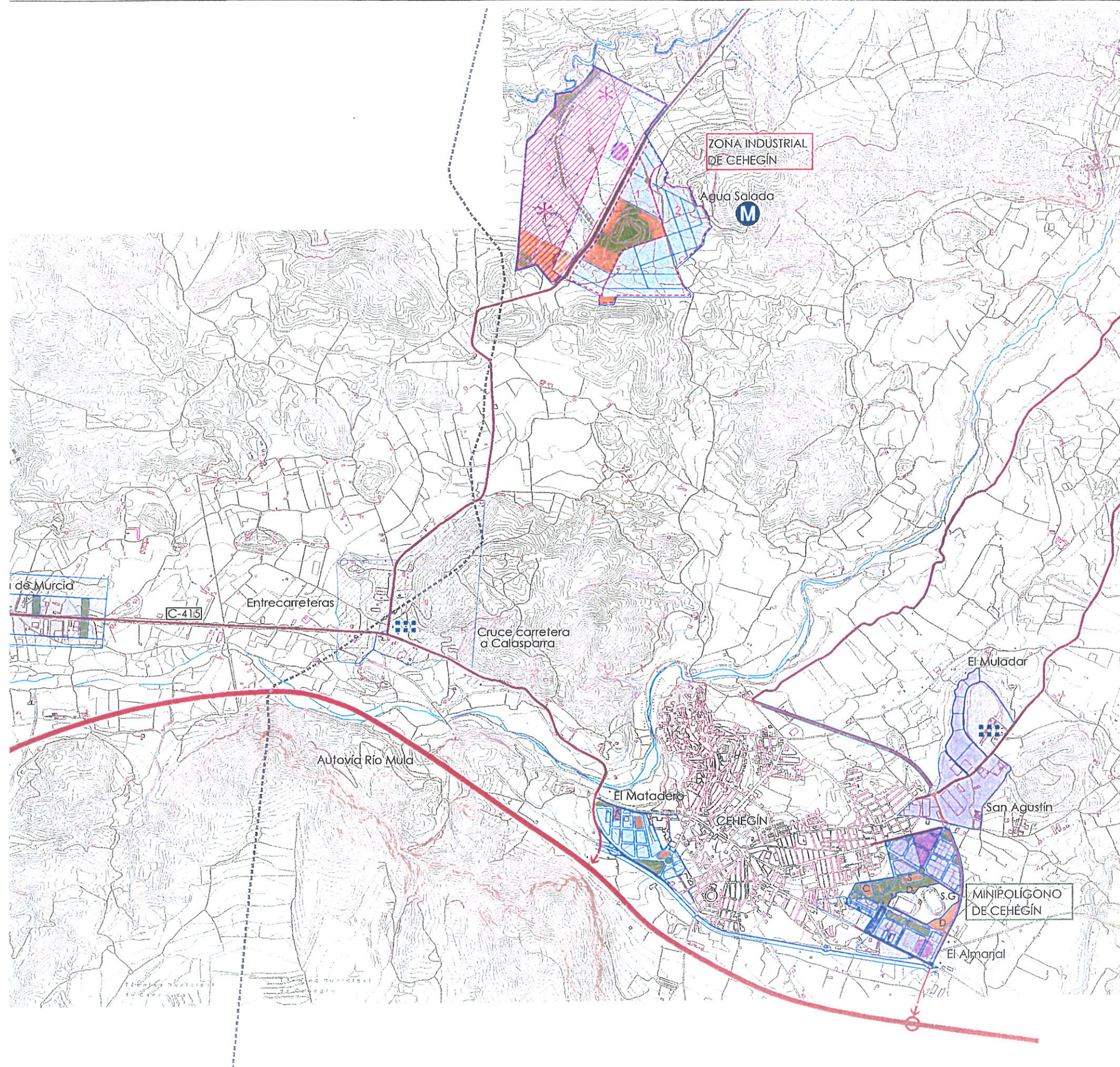
- Para el polígono de Agua Salada: actuar por fases, intervención controlada inicialmente en uno solo de los márgenes, creación en un plazo medio de un espacio incubadora de empresas, en el que apoyar nuevas tecnologías aplicadas a la transformación del mármol, urbanización de mayor calidad en el frente de carretera (sección con bulvar central)

- En las instalaciones de acopio, almacenamiento y primera transformación del mármol en la Sierra de la Puerta, que ocupan actualmente un gran área al este de la carretera, se propone la creación de una zona especializada que ordene las implantaciones actuales y futuras. Desarrollar un parque monotemático, con intensidades bajas, infraestructuras y urbanización especializadas, etc. Adecuar el frente de carretera, con rotondas de acceso. Integrar los servicios entre los dos polígonos.

8. En la carretera de acceso a la pedanía de Valentín, ordenar de forma adecuada a un entorno de actividades de carácter artesanal, integrando el tratamiento de los frentes del viario, accesos, arbolado y paisaje.



Zona Industrial V
Nordeste
Río Mula
017
CEHEGÍN

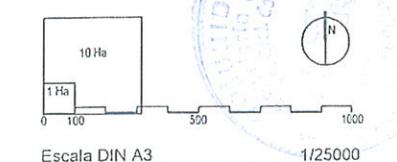


- Sistemas Territoriales
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal

- Propuestas del modelo de suelo industrial
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación

- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan
- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Viaro existente o planeado
- Viaro indicativo propuesto
- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de descualificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

Municipio de la Vega Baja, enclavado en la margen derecha del Río Segura, en segunda línea respecto a la autovía Murcia - Albacete.

El núcleo urbano está en el borde de la zona de huertas, que lo separa del núcleo de Lorquí, a través del que se conecta con la autovía. El municipio crece hacia el oeste, hacia la zona de regadíos.

Valoración de la oferta

Ceutí tiene una oferta adecuada de suelo, basada en la gestión municipal de los dos polígonos existentes. El control del suelo industrial está basado en diversos objetivos: oferta de suelo barato, localización preferente de empresas que generen empleo local, bajo impacto ambiental, conservar una bolsa de reserva para demandas óptimas en lugar de la venta indiscriminada, fomento de traslados desde el núcleo, evitar la especulación con medidas de instalación efectiva de empresas, evitar la localización en suelos no urbanizables...

- Polígono Municipal de Ceutí: adosado al núcleo urbano, consolidado y correctamente urbanizado, el ayuntamiento mantiene una reserva del 20% de suelo para demandas que generen empleo.
- Polígono de Los Torraos: En realización por fases, el 30% está vendido, existiendo demanda sobre el resto. El ayuntamiento mantiene la misma política de ventas y reservas de suelo. Está aislado respecto al casco y la pedanía.

En el interior del núcleo se mantienen instalaciones dispersas, de bajo impacto.

Valoración de la demanda

Existe una fuerte especialización en la industria conservera.

A pesar de la localización respecto a la autovía existe una fuerte demanda de suelo.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento está aplicando una política de gestión directa de suelo industrial, impidiendo las localizaciones ilegales de la industria y fomentando la localización en los polígonos industriales. Gracias a esta actuación, el Ayuntamiento estima una progresiva dinámica de implantación industrial.

Las necesidades más importantes serían:

- Mejorar las conexiones a los ejes estructurantes de la Región, tanto la autovía Murcia - Albacete como el eje Mediterráneo.
- Buscar alternativas a la salida por el congestionado nudo de Lorquí, e incluso el paso por el área urbana de éste municipio.
- Completar la política de traslados.
- Mejorar el nivel de las infraestructuras de los polígonos, principalmente en lo relacionado con la depuración de residuos del sector conservero. El ayuntamiento mantiene una línea de seguimiento de las necesidades y riesgos de las industrias alimentarias, que es preciso apoyar y analizar.

Comarca Vega Media

Población 1999 7.153

P. activa industrial 99 630

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 07/07/1988

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Texto Refundido, aprobación definitiva (223/01/96). Aprobaciones Modificaciones en S. Urbano y S Urban. Ind.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	37,62		21,13	3,60	12,89	32,68		0,00	0,00	0,00	24,73	24,73			10	13	14	18

Diagnóstico

La gestión óptima del suelo industrial por el municipio es el punto más destacable del diagnóstico. Consecuencia de esto es posible señalar:

- Se están poniendo suelos en el mercado de manera ordenada, en consecuencia con la demanda que se produce en el municipio.
- El crecimiento es continuo y controlado, adecuado a los criterios y objetivos municipales, que orientan la gestión de la oferta.
- La localización y ordenación de los polígonos tiene una gran coherencia morfológica, adaptada a criterios funcionales y bien relacionado con los núcleos urbanos.
- Ceutí cuenta con un importante sector conservero, por lo que es un municipio especialmente sensible a la incorporación de mejoras y la integración ambiental de la industria con riesgo de contaminación.
- La demanda de suelo se mantiene a pesar de las deficiencias en accesibilidad. Las expectativas respecto al posible Eje de la Vega Media van a aumentar las demandas.
- Dada la superficie del municipio, es previsible a largo plazo el agotamiento de las reservas de suelo industrial, pero el volumen parece coherente con la población total.

Propuesta

Las líneas de la propuesta básica son:

1. Gestión municipal:

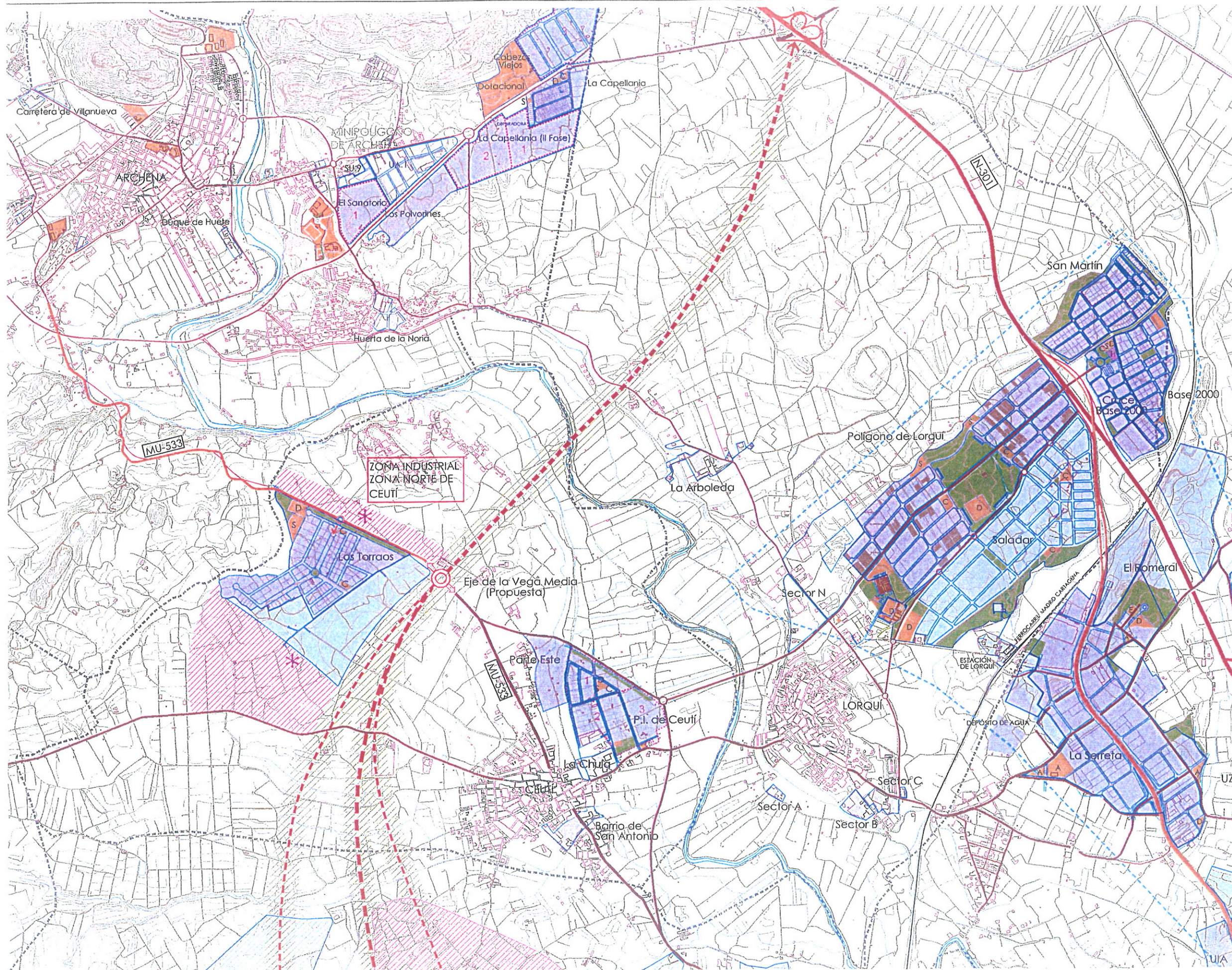
- Apoyar la política municipal en la gestión del suelo industrial, consolidando las actuaciones.
- Extender la experiencia al resto de los municipios de la comarca.
- Ayudas para la adquisición de nuevo suelo para polígonos y reservas.
- Diversificar la actividad industrial, mediante el fomento de usos terciarios y de servicios, el empleo especializado.

2. Infraestructuras:

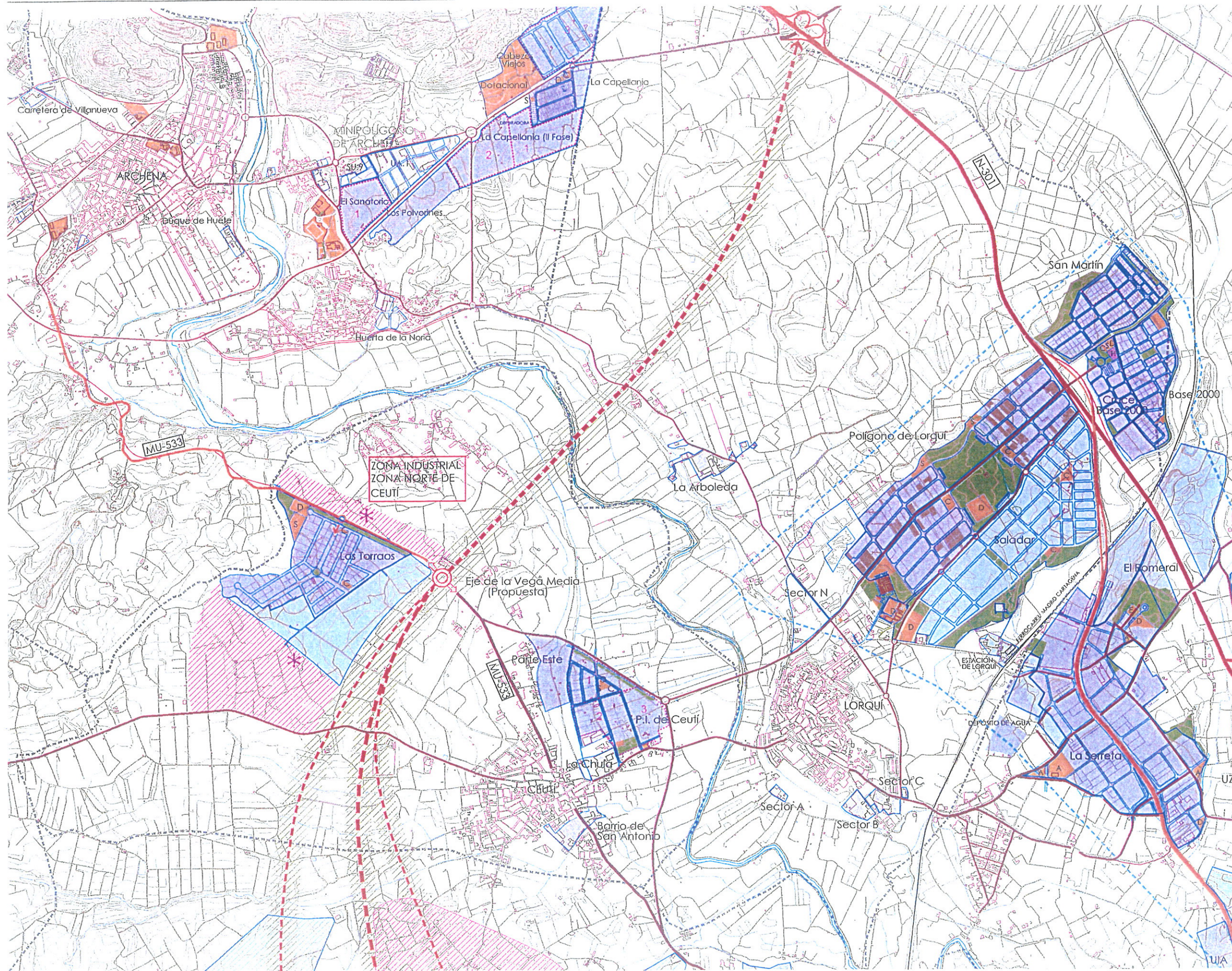
- Ayudas para la mejora de infraestructuras de depuración y de sistemas de control, a nivel de industrias, de polígono y local.
- Establecer un Programa Piloto para el estudio de la integración de sistemas de depuración entre industrias con residuos complementarios, a la manera de un Ecoparque especializado.

3. Suelo:

- Consolidar los dos polígonos como focos de calidad a nivel comarcal, incrementando la calidad de servicios generales e infraestructuras, el mantenimiento...
- Establecer reservas en el entorno de la futura autovía y sus nudos de comunicación.
- En el Polígono de los Torraos: continuar en la línea de desarrollo de calidad actual; reservar un amplio sector de suelo hacia el sur para actividades económicas e industriales; hacia el norte, desarrollar un área de servicios locales, relacionado con la pedanía y accesible desde el casco de Ceutí; orientar la localización de empresas y los futuros crecimientos según la fachada y acceso desde el Eje de la Vega Media, como foco de calidad comarcal.



- Zona Industrial** | Huerta de Murcia y Vega Media 018 CEUTÍ
- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDis
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viarío existente o planeado
 - Viarío indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



- Zona Industrial I**
- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIS
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viaro existente o planeado
 - Viaro indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas

Estructura municipal

Cieza es el municipio cabecera de la Vega Alta, muy extenso y con elevada población. Al ser el primer núcleo urbano en la entrada desde Albacete, se ha mantenido como una ciudad compacta, entre las sierras del Oro y de Ascoy, que delimitan la vega del Segura, de gran valor paisajístico y productivo.

El término municipal se extiende, desde las sierras que transcurren en dirección este – oeste, hacia el norte, con un gran vacío agrícola, transformado por los aportes de regadío, que articula las relaciones entre los territorios del Altiplano, Calasparra, Albacete, y todo el corredor de entrada al centro regional, hacia el sur.

Cieza ha mejorado su integración y relación funcional con el área metropolitana de Murcia y la Comunidad de Castilla – La Mancha con la terminación de la autovía Murcia – Albacete.

Valoración de la oferta

La oferta real de suelo es muy escasa. El suelo industrial de Cieza se concentra en el entorno de Sierra Ascoy, al este de la autovía. Sierra Ascoy, El Buho y Puente Marine son los únicos polígonos semidesarrollados, pero tienen problemas de obsolescencia de la urbanización y de las empresas instaladas.

La imagen del planeamiento de suelo industrial en Cieza es por tanto irreal, ya que gran parte de todo éste área industrial no está desarrollado.

El suelo disponible es prácticamente nulo, y los suelos planeados, el polígono de Los Prados y la ampliación de Sierra Ascoy – El Buho no tienen ritmo de desarrollo.

Valoración de la demanda

La demanda de suelo es baja, más aun si se compara con la población, localización y superficie del municipio.

La demanda local está dividida entre las pequeña parcelas para la construcción de naves, tan baja que no ha permitido el desarrollo de la ampliación de El Buho, y la demanda relacionada con actividades agroindustriales o de almacenamiento y distribución, con tendencias a la dispersión.

No existen demandas exógenas significativas en relación a la importancia territorial de Cieza

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento quiere generar suelo que reavive el área industrial de Cieza, pero no es posible con el bajo nivel de demanda. No se prevén grandes crecimientos, limitándose las actuaciones prácticamente al desarrollo del polígono de Los Prados.

La revisión del Plan General apuesta por mantener el modelo compacto de suelo industrial, relacionado con los nudos de accesibilidad de la autovía, que evite el derroche en infraestructuras, sostenible, de bajo impacto sobre el territorio agrícola.

El Plan General considera injustificada la clasificación de nuevos suelos urbanizables no sectorizados, optando por la protección del suelo agrícola, como un valor productivo, paisajístico y territorial.

Comarca Vega Alta

Población 1999 31.725

P. activa industrial 99 1.029

Planeamiento municipal vigente PGOU

Fecha de aprobación 27/04/1984

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Aprob. Inicial PG

Observaciones sobre el Plan

Aprobación inicial 29/10/01. Falta Refundido.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total								
	224,05		32,00	58,93	133,12	114,83		2,86	3,07	5,93	90,93	75,00			9	12	12	15

Diagnóstico

El cruce en Cieza de la red viaria radial nacional Murcia - Albacete - Madrid y el eje de carreteras transversal entre las comunidades valenciana y andaluza, eje que articula los municipios del norte de la Región, forman un punto teórico de acumulación de actividades del transporte y económicas, reforzado por la existencia de la red ferroviaria.

La realidad es que Cieza no se desarrolla como un nodo interregional, sino como una ciudad media, sin tensión de crecimiento.

- Los suelos de actividades económicas desarrollados son escasos y están actualmente en un proceso de parálisis.
- La demanda no es suficiente para generar polígonos ordenados, y acaba instalándose en suelo no urbanizable, en Cieza o en otros municipios.
- La instalación de naves de almacenamiento y transformación agrícola, junto a otras de valor escaso, están degradando el entorno de la antigua carretera nacional, en la fachada de la autovía.

El área urbana e industrial de Cieza es equidistante de los cruces de la carretera C-344, en sus dos variantes, con la autovía Murcia – Albacete, en Venta del Olivo por el norte y en Blanca – Hoya de San Roque, por el sur.

- El área de encuentro de carreteras es un foco de gran potencial, dada la articulación en este punto de las dinámicas, a gran escala, del centro peninsular y las comunidades valenciana y andaluza, y de forma local, de Jumilla, Yecla,

Propuesta

La propuesta del Plan es coherente con la concentración industrial en el área actual, bien posicionada respecto a la autovía y el núcleo urbano.

1. Zona Industrial de Cieza:

- Consolidar el área actual como la única actualmente viable y competitiva con las nuevas zonas industriales de la Vega Alta.
- Programas de Rehabilitación en los polígonos de Sierra Ascoy y El Buho, mejorando la urbanización, completando zonas verdes, señalización, etc. Integrar los polígonos en una entidad de conservación, común.
- Desarrollar por fases el polígono de Los Prados. La traza actual que delimita un conjunto de parcelas directamente en el frente de la autovía, no es coherente con la importancia de este eje.
- Desarrollar un área de servicios común para todo la Zona.
- Mantener el resto del suelo calificado como un área de reserva a largo plazo o para instalaciones de gran superficie, relacionadas con el transporte y la autovía.
- Delimitar un área para implantaciones de baja densidad, similar a un Parque de Acopio, que evite la dispersión de estas instalaciones en el resto del municipio.

2. Venta del Olivo

- Actuar en función del trazado de carreteras definitivo. El área puede convertirse en un espacio de gran interés regional si las actuaciones son correctas o en un ejemplo de degradación del entorno si se actúa de forma desordenada.
- Realizar un Plan Especial de ordenación paisajística, que comprenda el entorno del ferrocarril, la carretera C-344 y de la Rambla del Judío.
- Controlar la instalación de actividades de servicio a la carretera en el nudo, impidiendo la formación de un foco de actividades descontroladas que deben situarse en los polígonos actuales, dada la escasa distancia.
- En el caso de que se planteen actuaciones, realizar un Plan de Ordenación conjunto, en continuidad con el Plan de ordenación paisajística, delimitando parques de actividad distanciados de la autovía, integrados en el espacio agrícola.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial IV 019

Calasparra, Cehegín, Hellín, Tobarra, y el resto de municipios de la Vega Alta.

- El área está además dotada de ferrocarril.

- La solución que se adopte para la mejora y desdoblamiento del eje que conectará Valencia y Andalucía puede poner en carga el área de Cieza, o desviar las dinámicas hacia el sur.

- El área puede ser un competidor para la Zona Industrial de Cieza y el del Mármol de Jumilla, que evitaría su correcto desarrollo.

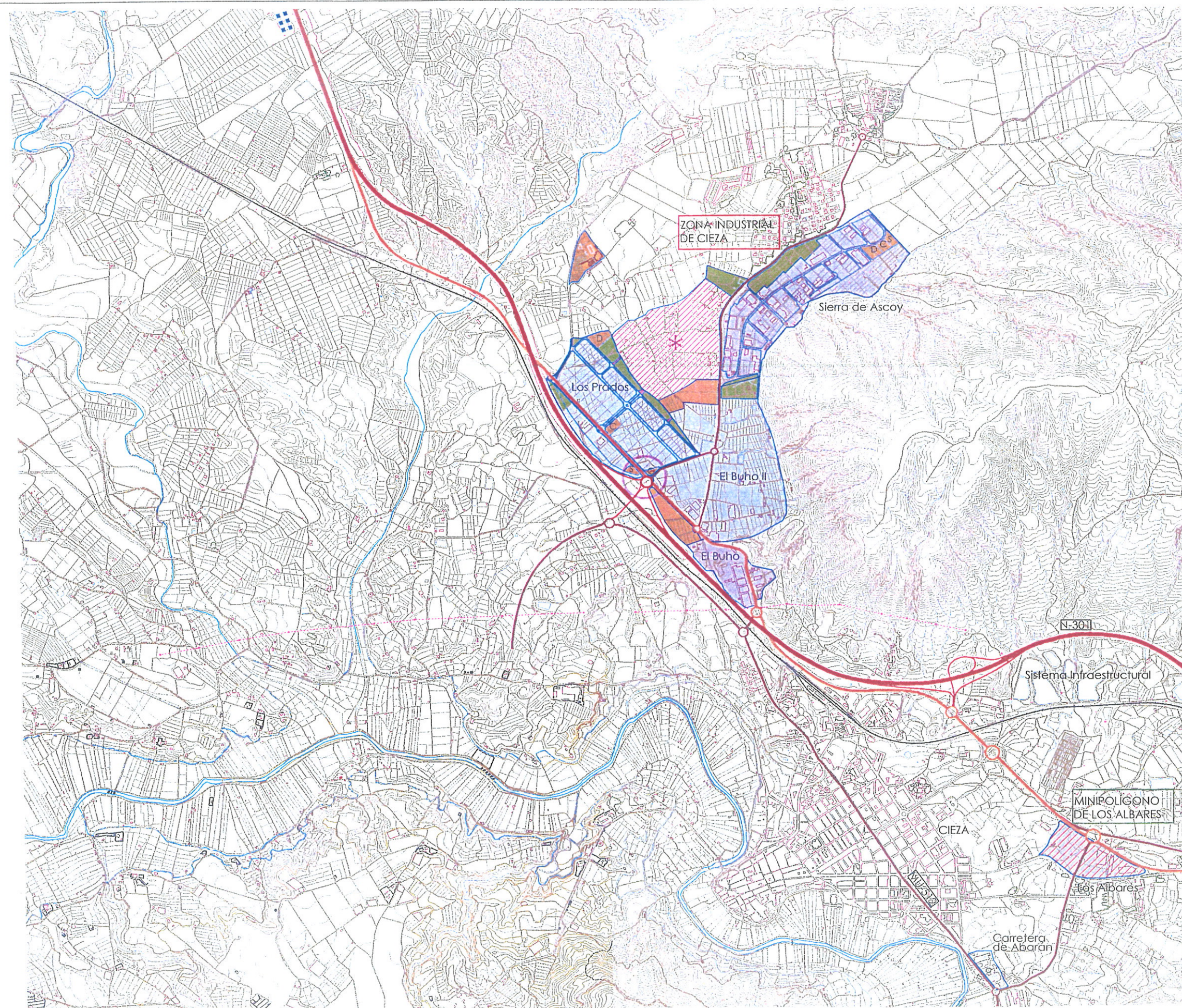
Por otra parte, este es el gran espacio de entrada desde la meseta a la Región, con un cambio paisajístico y geomorfológico de gran interés, una puerta de calidad ambiental, dotada de agricultura de regadío muy productiva, un vacío que une el altiplano oriental con las estribaciones de la sierra occidental, donde se rompe la planicie de Albacete, transformada hacia el sur en la Vega del Segura.

- Reservar las posibles actuaciones para instalaciones de interés regional, sin romper las actuales localizaciones locales.

- Si el ayuntamiento considera necesaria la dotación de suelo industrial para actividades relacionadas con la agricultura se podría desarrollar un Parque de Acopio, cumpliendo el proceso previo y las asignaciones de edificabilidad de esta tipología, manteniendo las actuaciones más densas en la Zona Industrial. Evitar las aprobaciones por interés social en suelo no urbanizable y en el frente de la antigua carretera nacional, promoviendo traslados.



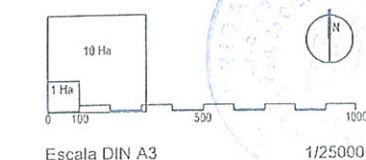
Zona Industrial IV Vega Alta
Valle del Ricote
019
CIEZA



- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal

- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDis
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vialio existente o planeado
 - Vialio indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

Localizado entre la Sierra de la Pila, la autovía del Mediterráneo al sur y el área de Molina del Segura hacia el oeste.

Las previsiones de ordenación del municipio localizan el suelo residencial en el norte del núcleo urbano, en relación con la zona de los baños, y finalmente la sierra, hacia donde crece la vivienda de baja densidad, como zona de mejor calidad ambiental.

Se prevé la construcción de una nueva variante hacia Abanilla, que circunvalaría la zona de huertas. El área entre el Canal y la circunvalación es la zona de localización más favorable para la industria, dada su relación con las vías de acceso desde la A-7 y Molina y su escaso valor ambiental.

En el sur del municipio la zona de riegos del Canal y las Salinas de Rambla Salada, forman una zona con protección ambiental, relacionadas también con el entorno del embalse de Santomera, con interés paisajístico.

Valoración de la oferta

No existe oferta de suelo urbanizado, salvo una pequeña para zona de talleres al Norte del casco; el suelo planificado como industrial en la zona norte tiene escasa viabilidad y se pretende reconvertirlo a residencial.

En las carreteras de acceso desde la A-7 se han localizado actividades dispersas, relacionadas con la construcción y las industrias extractivas, en suelo no urbanizable. El Ayuntamiento considera este área como la zona de crecimiento industrial del municipio, y la última modificación de Normas clasificaba ya grandes áreas de suelo en el frente de las carreteras de acceso desde la A-7.

Valoración de la demanda

La proximidad de la autovía y la ubicación sobre el eje viario Yecla, Sucina, San Javier, justifican la existencia, según fuentes municipales de dos tipos de demanda:

- pequeñas parcelas de servicios, a situar en relación directa con el núcleo urbano,
- y una tendencia de localización de industrias exógenas y de mayor escala, directamente relacionada con la cercanía a la Autovía.

Necesidades y previsiones

- Para las demandas locales es necesario ordenar un nivel mínimo de suelo en la actual circunvalación, sustituyendo al suelo planificado al norte del núcleo urbano.
- Favorecer la implantación de nuevas industrias sobre los ejes de acceso desde la A-7 en los ejes de acceso a Fortuna y Abanilla, aprovechando su efecto de atracción de actividades hacia el municipio. Ordenar las actuales industrias que están localizadas de forma dispersa.
- En la revisión del PGOU, reserva del sur del municipio para actividades industriales, en función de la variante.

Comarca Oriental

Población 1999 6.652

P. activa industrial 99 420

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 30/01/1986

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Aprobación Inicial

Observaciones sobre el Plan

Aprobación Inicial 24/01/01. Toma conocimiento Texto Refundido. Aprobación Modificaciones sustanciales A. Inic. 11/12/00

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)
	295,22		0,00	2,00	293,22	0,00

Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total
	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00

Demanda estimada de suelo bruto

Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	2	3	3	3

Diagnóstico

- La demanda interna es escasa, y la externa se localizaría en polígonos de fachada, en el eje Yecla - San Javier y en el acceso al núcleo urbano.

- La única tendencia de crecimiento es la que pueda provenir de la relación con la A-7, y en menor grado, desde Molina y Archena. El conjunto de la demanda es actualmente limitada, y más débil que en el entorno, debiendo plantearse actuaciones flexibles y por fases.

Propuesta

Concentrar las actuaciones más importantes en el sur del núcleo, preferentemente en un solo polígono, como área de oportunidad en el medio plazo.

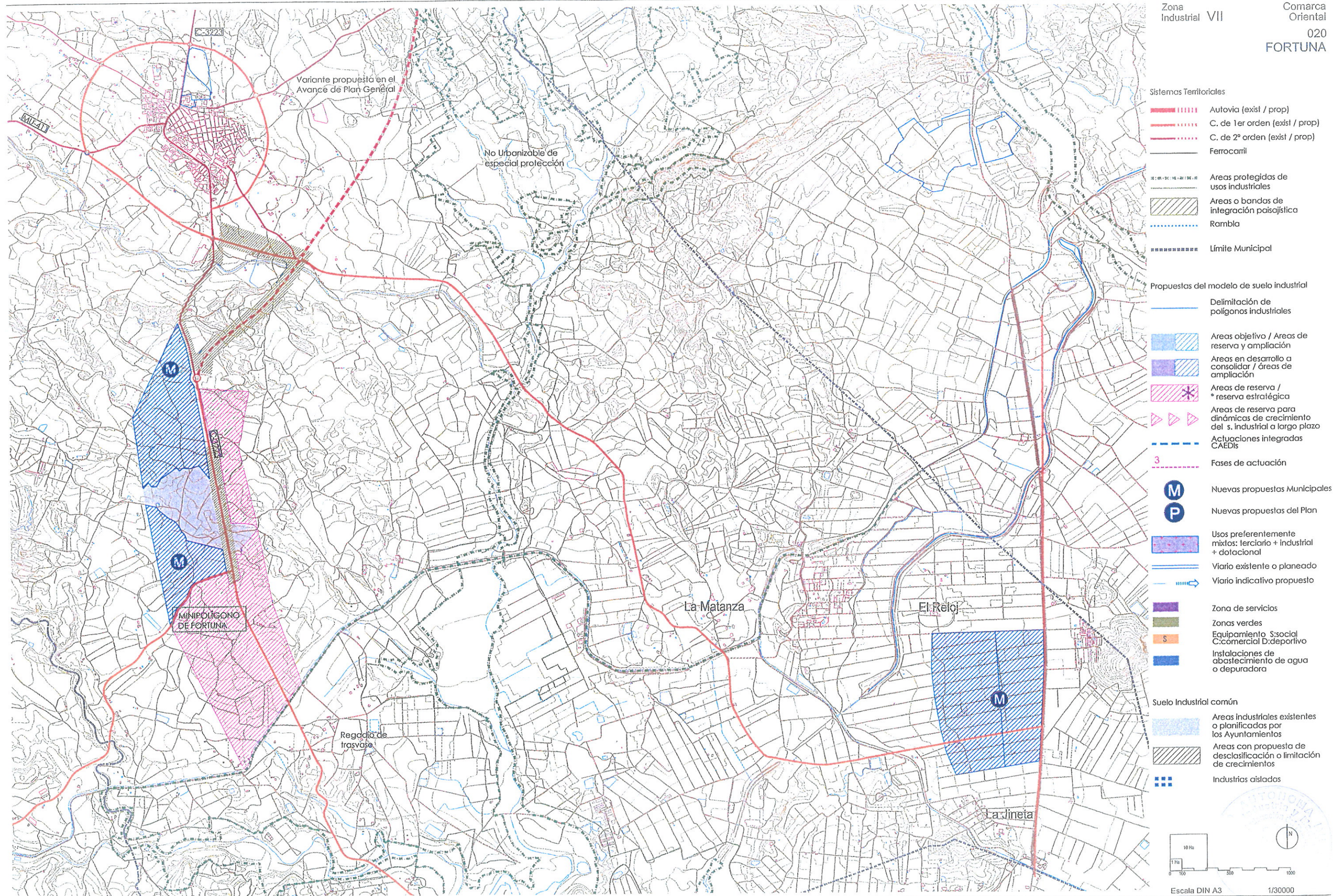
1. Polígono de Fortuna:

- Para la ordenación del polígono deben considerarse la relativa demanda actual; es conveniente concentrar las actuaciones en un solo polígono, que consiga cierta tensión de escala.
- Para ello, las últimas delimitaciones municipales se plantean correctamente como primera fase. Evitar desarrollos lineales, consolidando una segunda línea para empresas de menor valor.
- Dotar de servicios al nuevo polígono, en relación con la nueva variante y el núcleo urbano.

2. Ordenar el suelo de segunda fase del polígono en función de la nueva variante, como eje de fachada de calidad, evitando la dispersión en todos los ejes viarios.

3. Reservar el resto del suelo no sectorizado, para actuaciones de futuro.

Incrementar la disciplina urbanística para evitar nuevas instalaciones en suelo no urbanizable, derivándolos hacia las nuevas zonas. Preservar especialmente la zona sur, cercana a los regadíos y los corredores que relacionan Fortuna con Archena y Molina, que pueden conformar un espacio de calidad desde la Vega Media.



Estructura municipal

En el occidente del Campo de Cartagena, Fuente Alamo es un municipio articulado con distintos ámbitos regionales: el eje del Guadalentín, el litoral de Lorca y Mazarrón, y la ciudad de Cartagena.

El territorio es fuertemente agrícola, pero la actividad y el núcleo urbano se ha vinculado al enclave industrial de General Eléctric y su entorno, a caballo entre tres municipios.

El eje Alhama - Fuente Alamo - Mar Menor estructura gran parte de sus dinámicas en dirección este - oeste; la futura autovía en este eje, y la autopista Cartagena - Vera, que cruzará al sur del municipio, van a configurar la zona como un nodo de articulación.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo industrial de Fuente Alamo se ha conformado a partir de agrupaciones en suelo no urbanizable, a lo largo de las carreteras y caminos en el entorno del núcleo urbano, principalmente en el área de frente de carretera hacia Cuevas de Reylo. No han existido polígonos industriales reales hasta los últimos años, y actualmente no hay ningún área urbanizada ni urbanizándose, siendo la oferta reglada disponible nula. Los enclaves industriales de pedanías se intentan ordenar con norma directa, dada su importancia en la generación de empleo.

Actualmente existen varios planes parciales en sectores industriales en diferente estado de tramitación, algunos a la espera de la aprobación de Normas Subsidiarias. Se trata de unidades en torno a las 10 has de suelo: La Candelaria, El Tejedor, Horpresa, Polígono 509, Sector 4 en Ctra. Fuente Alamo - Cartagena.

La cercanía con General Eléctric ha generado nuevas áreas de crecimiento industrial, en el entorno de ésta y de ocupaciones dispersas existentes. El proyecto más importante a corto plazo es el Parque Tecnológico (36 Has, proyecto de urbanización gestionándose), que linda con General Eléctric. La promoción y gestión está siendo ágil, existiendo ya una sociedad formada por el grupo Mtorres, INFO, Caja Murcia y CAM.

Valoración de la demanda

La estructura industrial de Fuente Alamo está actualmente muy condicionada por la cercanía con General Electric Plastics, y en general por la escasez de oferta en Cartagena, por lo que la demanda de suelo y las tendencias de localización de polígonos en su entorno es alta.

En el resto del municipio se mantiene una demanda de instalaciones de menor entidad y dispersa, que están generando los citados planes parciales. Hasta ahora la respuesta a la demanda de suelo ha sido la tolerancia para la implantación en suelos no clasificados, por la vía del interés social, dados sus efectos sobre el empleo en el municipio.

Necesidades y previsiones

Fuente Alamo está actualmente revisando las Normas Subsidiarias, pendientes de aprobación definitiva por la Consejería, que se adaptarían además a la nueva Ley del Suelo de la Región en un breve plazo.

A corto plazo, las previsiones más importantes son el desarrollo del Parque Tecnológico y la aprobación de distintos planes parciales, que podrían sumar en conjunto unas 80 has de suelo.

Se prevé en las Normas la sectorización de un pasillo de suelo industrial a lo largo de los dos frentes de la carretera a Cuevas de Reylo, en paquetes de suelo reducidos (diez unidades), con muy poco fondo (de 100 a 150 metros), consolidando un área con un alto nivel de dispersión.

En el margen sur de la carretera entre General Electric y el núcleo se delimita una gran bolsa de suelo industrial, como desarrollo a medio y largo plazo. El área en el enlace con la autovía Murcia - Cartagena, que linda con Torre Pacheco se considera una reserva de suelo, aunque hay interés en su desarrollo por operadores privados.

En cuanto a infraestructuras, está previsto el desarrollo de la autovía de Cartagena Vera, al sur del núcleo, que se considera un motor para el desarrollo turístico, y el desdoblamiento de la carretera Alhama - Fuente Alamo - Cartagena, eje fundamental en la unión de tendencias entre el corredor del Guadalentín, en uno de sus puntos más activos, y el Campo de Cartagena.

El nuevo aeropuerto regional de Corvera es una operación regional que no ha podido ser considerada en la revisión de Normas y el modelo de suelo del municipio. En todo caso, el aeropuerto fortalecerá el conjunto industrial del entorno de General Electric y Parque Tecnológico, situado en el triángulo aeropuerto - autovía - núcleo urbano.

Comarca	Campo de Cartagena
Población 1999	9.606
P. activa industrial 99	827
Planeamiento municipal vigente	PLAN GENERAL
Fecha de aprobación	02/10/2001
Planeamiento en revisión	N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Aprobación definitiva pendiente de subsanaciones. Adaptada a Ley del Suelo.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	44,11		0,00	0,00	44,11	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			3	4	4	5

Diagnóstico

Propuesta

Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial II 021

FUENTE ALAMO

El modelo y las tendencias de desarrollo del suelo industrial en Fuente Alamo son una señal de la desconexión entre las actuaciones para la creación de espacios de actividades económicas de interés y nivel regional, y la ordenación del suelo industrial común, en el marco de un municipio activo y un territorio complejo.

- La factoría de General Electric y el Parque Tecnológico son operaciones estrella en la Región, con un nivel de inversiones y seguimiento muy alto, formando un entorno en el que la Administración se compromete al control de las actividades en el entorno, a la mejora de infraestructuras, es decir, a la consecución de unos objetivos de calidad. Estos nuevos espacios se convierten en zonas estratégicas, homologables y competitivas en la Región y en el Arco Mediterráneo.

- Por otro lado, la ordenación de suelo industrial municipal, que recoge las iniciativas claramente endógenas, sigue un modelo continuista que consolida la dispersión de enclaves y naves en los frentes de carretera y caminos secundarios. La legalización de éstas actividades en suelo urbanizable, la formación de unidades de actuación y el desarrollo de infraestructuras y urbanización no va a cambiar las afecciones que para el territorio y el paisaje supone la implantación de frentes urbanos continuos entre núcleos urbanos.

El resultado es un modelo dual: operaciones de suelo con seguimiento y apoyo regional, tanto en ayudas como en condiciones de cualificación, se van a superponer con un modelo tendencial, que consolida la ocupación dispersa del territorio y los frentes de carretera.

La construcción de las nuevas autovías son una oportunidad para la creación de ejes territoriales, que no están contempladas en el planeamiento municipal, cualificarían los nuevos corredores, pero pueden acrecentar más aun la permisividad en un territorio que sería ya de segunda clase.

Las Directrices apuestan por el desarrollo de las áreas avanzadas del municipio englobadas en la figura de un Complejo de Actividades Económicas, Industriales y Dotacionales, el fomento de suelo ordenado en polígonos en el resto del municipio, el control y reordenación de las actividades en frentes de carretera, propuestas apoyadas además en la estructuración territorial mediante las nuevas autovías Alhama -- Fuente Alamo -- Mar Menor y la Autopista Cartagena -- Vera.

1. CAEDI General Eléctric -- Parque Tecnológico de Fuente Alamo:

- Las actuales dinámicas de desarrollo de suelo industrial en el entorno de la factoría de General Eléctric, y la complejidad de este Parque Industrial, con instalaciones en expansión, posibilidad de instalación de concesionarios, actividades calificables de riesgo, etc., aconsejan la delimitación del CAEDI y la planificación territorial, con un posible documento estratégico y de coordinación de actuaciones entre los municipios de Fuente Alamo y Cartagena, que sirva de base para posibles programas o actuaciones de interés regional.
- El ámbito del CAEDI abarcaría los sectores 1 y 2 de G.E.P., las bandas de protección convenidas, el Parque Tecnológico, la zona de servicios del frente de carretera (futura autovía), y las infraestructuras y espacios libres comprendidas.
- El objetivo es consolidar las zonas en desarrollo, coordinar el desarrollo de nuevo suelo dentro del CAEDI, delimitar suelos de reserva en el entorno, establecer condiciones específicas para las actividades con peligro de riesgo e impacto ambiental y su influencia dentro del CAEDI, y especialmente en los núcleos urbanos del entorno.
- Al mismo tiempo, se establecerán acciones y recomendaciones al planeamiento municipal para la cualificación y protección del entorno, delimitando las áreas de protección y mejora ambiental y las zonas de reserva para infraestructuras (al menos el 20% del sector).
- Para los polígonos y el territorio de influencia, se trata de establecer acciones coordinadas de desarrollo de oferta complementaria, infraestructuras, necesidades de accesibilidad, gestión, etc.
- La planificación tendrá como uno de sus objetivos el análisis del impacto del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia y los beneficios sobre la zona, así como el planteamiento de estrategias comunes CAEDI -- Aeropuerto.

2. Desarrollo de polígonos locales.

- El nivel de demanda endógena en Fuente Alamo, actual y previsible, recomienda el apoyo al desarrollo de los polígonos en planeamiento.
- Las áreas a desarrollar que están delimitadas en la revisión de Normas Subsidiarias se localizan fundamentalmente al oeste del núcleo, en relación con los ejes de accesibilidad territorial y el CAEDI. Se trata por tanto de coordinar la oferta de suelo, tal y como se indica como objetivo del Programa de Actuación de éste. Oferta modular y efectiva, de calidad media.
- Evitar que el CAEDI genere un efecto de vacío en el resto de áreas industriales, mediante ayudas regionales, programas de urbanización, seguimiento de gestión y mantenimiento, etc.
- Desarrollar con prioridad suelo en el polígono del sector S.U.E.S.2, en el oeste del núcleo, como alternativa a las actuaciones en la carretera de Reylo.

3. Ordenación de polígonos en frentes de carretera.

- Los criterios establecidos en las Directrices de Suelo Industrial de la Región para la ordenación de un modelo sostenible y competitivo, que protege los recursos naturales, ocupa el territorio de manera coherente, eficaz, de cualificación funcional de los espacios industriales, implica la ruptura con modelos heredados espontaneistas, desplanificados, para lo que es necesario que el planeamiento municipal no consolide los antiguos procesos de ocupación del suelo no urbanizable.
- Se trata de dar una ordenación alternativa a las Normas Subsidiarias en el corredor Fuente Alamo -- Cuevas del Reylo, adoptando un modelo discontinuo, de paquetes concentrados formando miniparques de actividades, de crecimiento transversal a la carretera y a la futura autovía en el tramo Alhama -- Fuente Alamo, utilizando ésta como base de regeneración y creación de nuevas oportunidades de fachada.
- Es necesario localizar las actuaciones en los focos más consolidados y dotar de un buen acceso desde la autovía, prohibiendo la implantación de nuevas naves dispersas..
- El proceso de regeneración es, naturalmente, complejo y debe plantearse a largo plazo, dentro de un marco de ayudas para promover traslados, incentivando la localización en los nuevos polígonos, la reurbanización de las áreas de desarrollo, recuperación de espacios degradados.
- El resultado sería la ordenación coherente de la oferta de suelo de alcance municipal con los grandes Parques de interés regional y los nuevos espacios turísticos.

Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril
- Áreas protegidas de usos industriales

- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla
- Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo o consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / * reserva estratégica



Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo

Actuaciones integradas CAEDIs

Fases de actuación

Nuevas propuestas Municipales

Nuevas propuestas del Plan

Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional

Vialio existente o planeado

Vialio indicativo propuesto

Zona de servicios

Zonas verdes

Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo

Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos

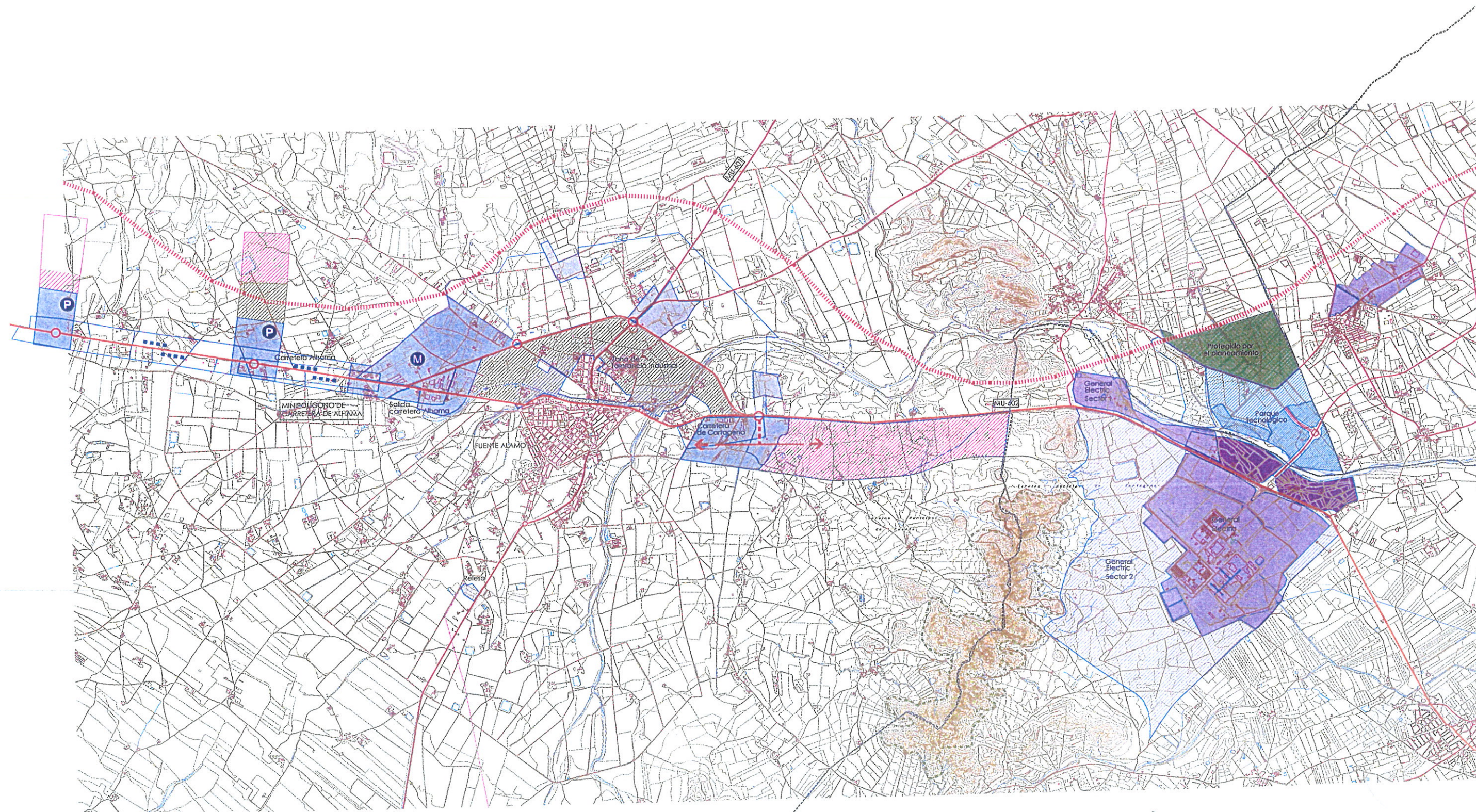
Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos

Industrias aisladas

Zona Industrial II

Escala DIN A3

1/40000



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial VI 022

Estructura municipal

- Las zonas de expansión del núcleo urbano son: la carretera N-344, al norte hacia Yecla y al oeste hacia Venta del Olivo - N-301; al sur, la carretera de Pinoso - Abanilla - San Javier.

- La revisión del Plan General consolida un núcleo urbano compacto, y dichos ejes como zonas de crecimiento industrial, cercanos al centro.

- La zona de huerta cercana, al sur, es el área de crecimiento residencial de baja densidad.

Valoración de la oferta

- La ejecución de los Romerales Jumillanos ha mejorado la oferta de suelo de Jumilla, y se mantiene con un grado de ocupación medio.

- El resto de enclaves industriales, privados, se situaban en las entradas al núcleo, anexas a los ejes viarios pero sin impactos significativos, con una calidad media.

- Hasta ahora el polígono La Alquería, con una urbanización precaria y la zona de Monte Castillo eran la oferta de suelo, claramente insuficientes. Es necesaria también la rehabilitación de El Romeral.

- El Polígono del Mármol, en la C-344, es una oferta especializada en este sector, de creciente creación y urbanización, sin ninguna ocupación por ahora.

Valoración de la demanda

- La demanda industrial es media, con tendencia al crecimiento partir del desarrollo de Los Romerales Jumillanos

- Es previsible un incremento mayor, por difusión desde el eje Murcia - Albacete, y en el futuro, una vez que se consolide la mejora de la carretera actual o la autovía Yecla - Venta del Olivo - Calasparra.

Necesidades y previsiones

- Concretar las nuevas demandas una vez ejecutada la urbanización de los Romerales Jumillanos. Consolidar este polígono y el del Mármol como las zonas industriales del municipio.

- En el resto del suelo industrial es necesario mejorar las actuaciones existentes y consolidarlas como zonas de servicios o de empresa única.

Comarca Altiplano

Población 1999 20.573

P. activa industrial 99 1.609

Planeamiento municipal vigente PLAN GENERAL

Fecha de aprobación 17/12/1985

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Aprobación inicial PG

Observaciones sobre el Plan

Avance aprobado 29/12/01
En revisión para la adecuación a la Ley del Suelo

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total								
	375,07		115,61	44,14	215,32	239,04		2,14	21,18	3,32	159,75	36,43			10	13	12	15

Diagnóstico

- Las actividades industriales clásicas, conserva y vino, han sufrido una época de declive, en el que existe una tasa muy baja de generación de nuevas empresas, así como de relocalización de los existentes, siendo García Carrión, especialmente en sus ramas de zumos y vinos, la empresa que juega un importante papel como locomotora municipal.

- La ejecución de la primera fase de Los Romerales Jumillanos ha paliado en parte la carencia de suelo industrial. Esta actuación, junto con el Polígono del Mármol y la creciente relación con la nueva autovía Murcia - Albacete puede provocar nuevas tendencias.

- Jumilla debe plantearse como un elemento articulador entre Yecla y el oeste de la Región, a través del eje hacia Venta del Olivo - Calasparra.

Propuesta

1. Consolidar las actuaciones y posibles crecimientos en Los Romerales Jumillanos, como Zona Industrial bien localizada respecto al núcleo y con márgenes suficientes de expansión.

2. Actuar con crecimientos modulares en éste polígono y el del Mármol, cerrando en lo posible procesos de ocupación completos.

3. La futura autovía, sin una definición clara por el momento, es un factor de acercamiento a ejes más dinámicos en la Comunidad Valenciana y en la Vega Alta de la Región. Sin embargo, la localización definitiva, en caso de trazarse al sur del núcleo (El Argal o antiguo ferrocarril), podría dejar sin fachada el polígono de Los Romerales, por lo que es necesario insistir en su desarrollo de forma contenida, a la vez que se establecerán reservas para actuaciones futuras de calidad en relación con los nuevos nudos de accesibilidad.

4. Para el resto de suelos industriales, relacionados con la zona urbana, consolidar los suelos semidesarrollados, con un carácter mixto entre los servicios urbanos y el que confieren las actuales grandes empresas.



Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril

- Áreas protegidas de usos industriales
- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla

- Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIS

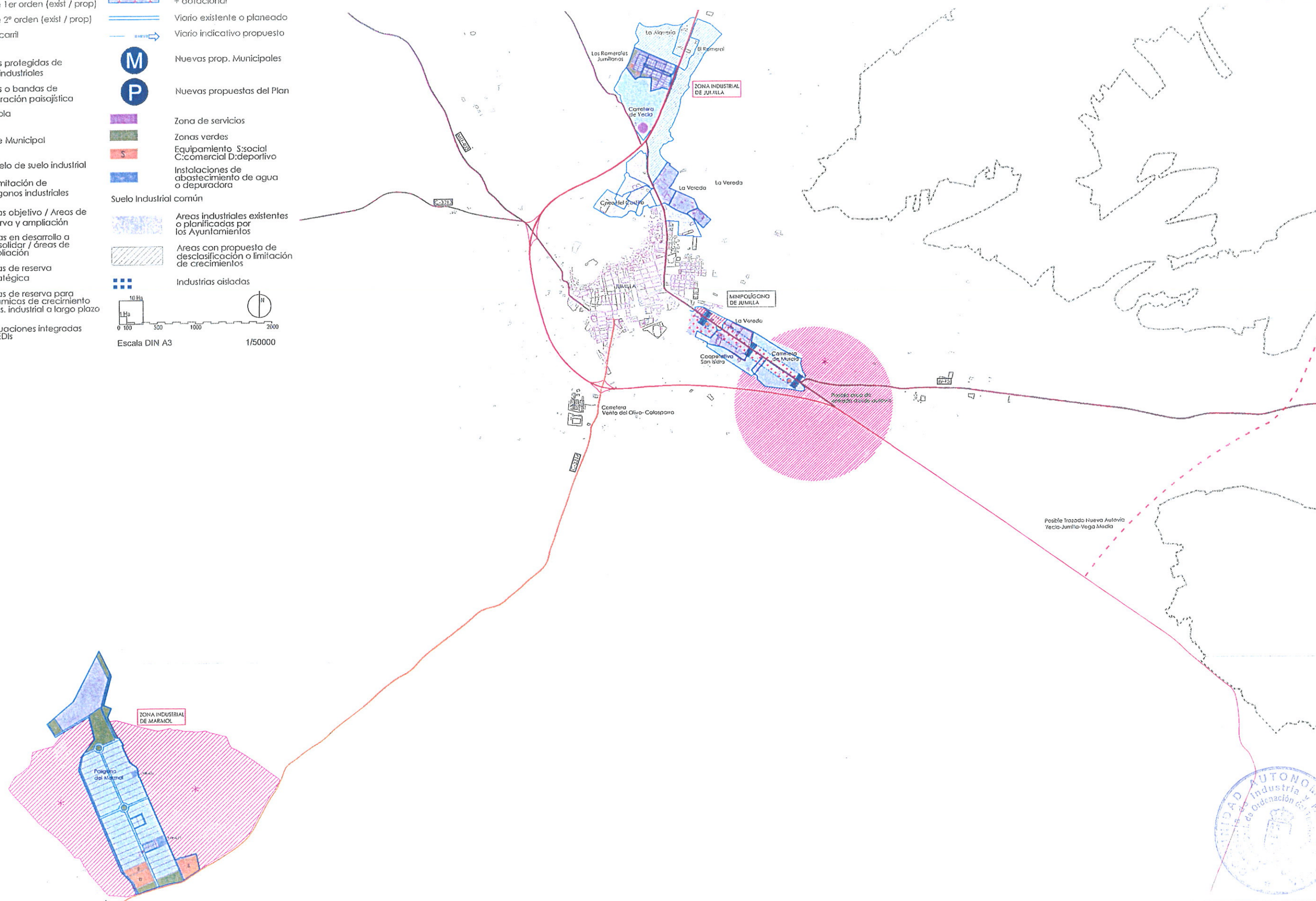
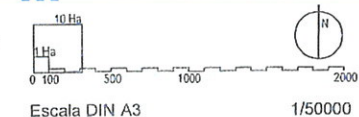
- 3 Fases de actuación
- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vial existente o planeado
 - Vial indicativo propuesto

- Nuevas prop. Municipales
- Nuevas propuestas del Plan

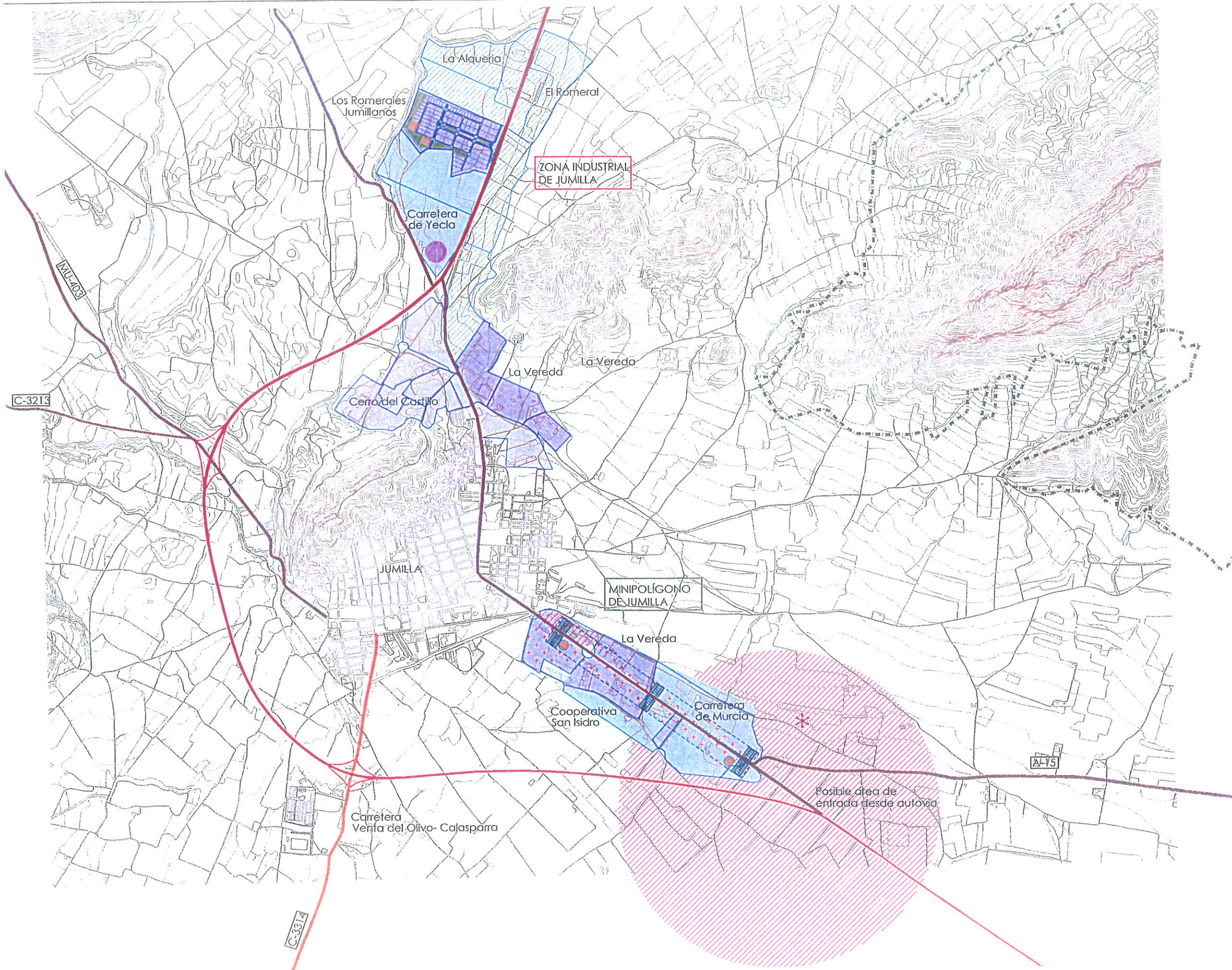
- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

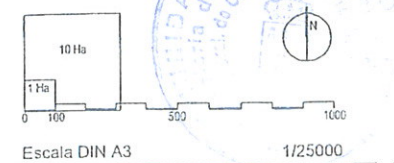
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas



Zona Industrial VI
Altiplano
022
JUMILLA



- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajístico
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viarío existente o planeado
 - Viarío indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

La Unión está situada en el triángulo formado por Cartagena, el sur del Mar Menor y la Sierra de Portman. La minería ha dominado históricamente las actividades en el municipio, generando en el último periodo graves problemas de degradación ambiental y socioeconómica.

Sin embargo, la posición en el territorio turístico del sur de la Región puede otorgarle un papel de articulación entre la ciudad, las áreas de calidad turística, y la regeneración de la Sierra Minera de Portman.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo industrial más consistente se reducía al Polígono de "Lo Tacón", ocupado, aunque con infraestructuras de calidad deficiente. Los polígonos adyacentes, "La Esperanza" y "Antigua Minería", no están desarrollados. Actualmente se han revelado graves problemas de hundimiento del terreno en Lo Tacón, afectado por las minas existentes, que hacen inviable la continuidad del polígono.

La viabilidad del área del "Ferrocarril" es nula, pues añade a los problemas anteriores su carácter lineal, y la barrera del ferrocarril.

El polígono de "Lo Bolarín", planeado al abrigo de una hipotética gran actuación industrial, ha sufrido un largo proceso de paralización, con graves problemas en la gestión, con la urbanización prácticamente destruida y sin completar. En la actualidad se ha retomado el proceso de forma correcta, existiendo un proyecto de compensación.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest. (Has)
	134,59		5,10	7,67	121,82	66,68

Diagnóstico

El marco que se analiza viene dado por el rápido cambio que se está produciendo en el Campo de Cartagena:

- Los problemas de recesión de las actividades económicas tradicionales del sur del sur de la comarca, y de la propia ciudad, han dejado una profunda huella en los municipios.
- Particularmente, la desaparición de la minería, además de los efectos socioeconómicos, ha dejado un espacio degradado que exige tratamientos especiales de recualificación ambiental.
- El suelo industrial de La Unión presenta además problemas de exceso de hectáreas calificadas y de continuidad en la gestión
- Existe dispersión en las propuestas de suelo.

Las zonas junto al ferrocarril tienen problemas de accesibilidad.

La reactivación de la actividad, y de la demanda de suelo, puede venir de la integración de La Unión en las dinámicas del conjunto empresarial de Cartagena y en la influencia de la actuación de Los Camachos como gran área de actividades económicas, rotacionales e industriales del Campo de Cartagena – Mar Menor. Aunque es difícil de calibrar, La Unión podría optar a absorber parte de las demandas de servicios al turismo en el sur del Mar Menor.

Valoración de la demanda

Los problemas del conjunto de la comarca, de recesión de la actividad, cierre de industrias, y particularmente en la Unión la desaparición de la minería, provocaron la práctica desaparición de la demanda de suelo industrial, con una única empresa de más de 50 empleados.

Actualmente la evolución de la demanda es favorable, aunque las causas hay que buscarlas, más que en el municipio, en la alta demanda en la Región y en la escasez de suelo en Cartagena. Existe un tipo de demanda muy específica en las pedanías, para la implantación de talleres y servicios, de muy reducido tamaño.

Necesidades y previsiones

Dados los problemas de Lo Tacón, que harán inviable su consolidación y continuidad, el Ayuntamiento prevé concentrar los esfuerzos el suelo industrial en el área de Lo Bolarín, reconduciendo su situación.

En el resto del municipio se plantea la desclasificación de suelos, la mejora del entorno urbano y de la Sierra Minera y la dotación a nivel de pedanías.

Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	0,00	0,00	0,00	12,77	12,77			13	17	16	19

Propuesta

Las propuestas para el suelo industrial de La Unión están ligadas a actuaciones de recualificación ambiental y urbanística, que favorezcan los procesos de reconversión industrial atrayendo otros sectores industriales más innovadores, de mayor valor añadido. Los núcleos de la propuesta serían los siguientes:

1. Minipolígono de Lo Bolarín

- Lo Bolarín debe constituirse en el polígono de renovación industrial del municipio. La cercanía a la gran zona industrial de futuro de la zona, Los Camachos, no debería ser un impedimento sino un acicate, dado el interés del Ayuntamiento de Cartagena en que se desarrollen actividades de calidad, preferentemente terciarias.
- Desarrollar por tanto en Lo Bolarín un polígono medio, de naves industriales y almacenamiento, para las demandas de la comarca, como polígono satélite de las áreas industriales de Cartagena.
- Son necesarias ayudas a la gestión, agilizar el proceso y la mejora de la carretera de conexión con la autovía Cartagena - Mar Menor.
- En todo caso, el desarrollo debe ser modular, con una primera actuación de 10 has.

2. Renovación urbana

- Para la recuperación de las actividades económicas en La Unión es necesaria la inversión en renovación urbana, recuperando los espacios degradados e integrando las áreas obsoletas en la ciudad.
- Recuperación de la zona de Lo Tacón, trasladando industrias al nuevo polígono.
- Desclasificar la zona del ferrocarril. Reordenar el frente de carretera y el ferrocarril como una fachada de calidad urbana.
- Dentro del corredor Cartagena Mar Menor, localizar en La Unión áreas de servicios relacionadas con el turismo, náutica, construcción y reparaciones, etc. Coordinar con Cartagena, equilibrando la demanda existente en los núcleos cercanos a la costa.

3. Polígonos de pedanías y control de la dispersión de instalaciones.

Comarca Campo de Cartagena

Población 1999 14.386

P. activa industrial 99 334

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 10/05/1983

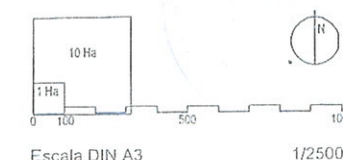
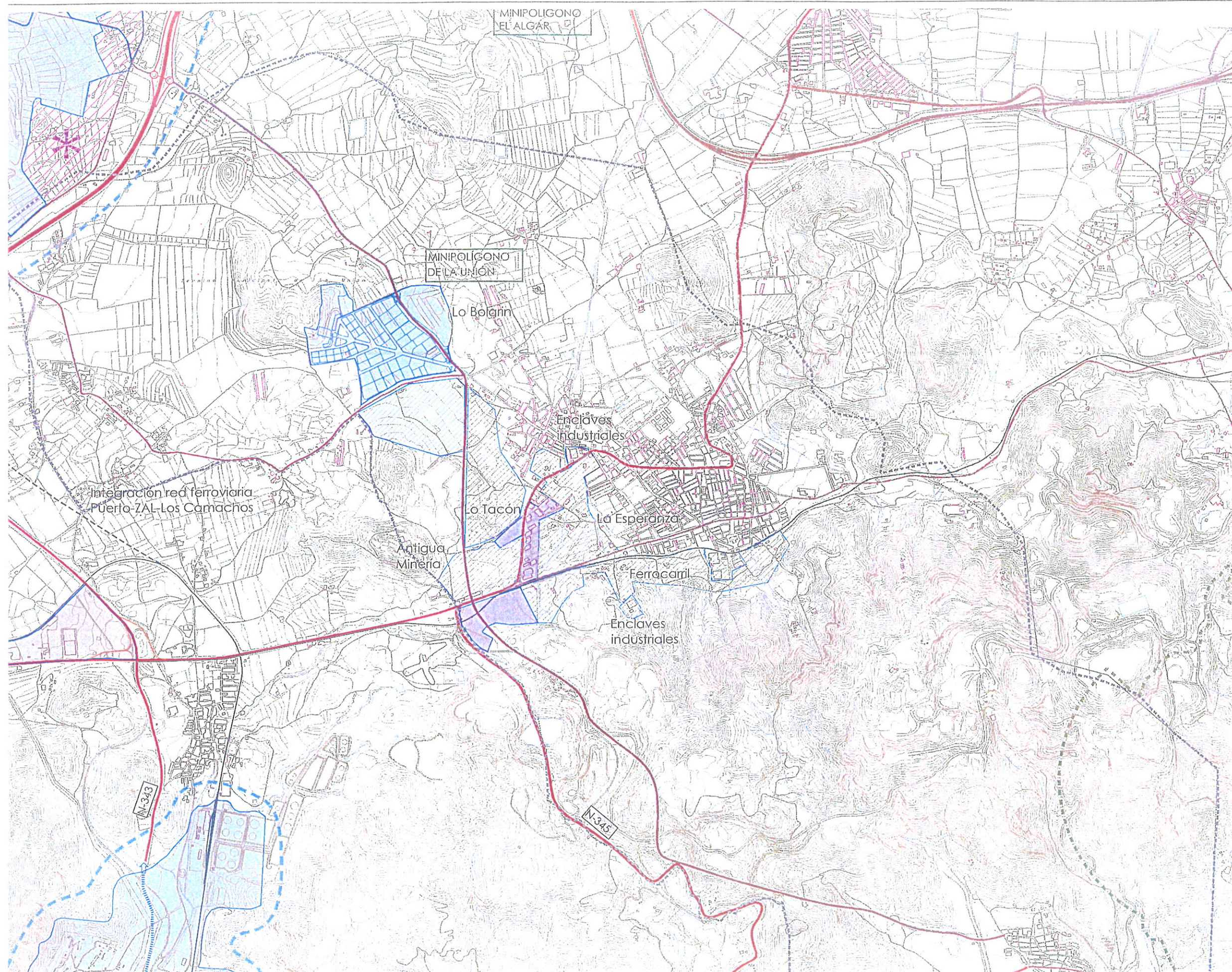
Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Avance PG

Observaciones sobre el Plan

Aprobado el Avance 09/05/02. Aprobadas Modificaciones puntuales NNSS

			Propuestas macrozonas del Plan de Ordenación Territorial		Capítulo 7
Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios			Zona Industrial	II	041
			LA UNIÓN		
			- En las pedanías, localizar áreas para talleres y servicios locales, de dimensiones muy reducidas, asociadas a otros usos como gasolineras, con un carácter dotacional, de concentración de actividades y correctamente urbanizadas.		
			- Evitar la dispersión de instalaciones en las pedanías y frentes de carretera de forma muy rigurosa, dada la debilidad inicial de las actuaciones de concentración en Lo Bolarín.		



Escala DIN A3 1/25000

Estructura municipal

Municipio de la Vega Baja, enclavado en la margen derecha del Río Segura, en segunda línea respecto a la autovía Murcia - Albacete.

El núcleo urbano está en el borde de la zona de huertas, separado por la vía del ferrocarril, en el eje de la carretera nacional. Los ejes de crecimiento se orientan hacia el oeste, en zona de regadío y cultivos de secano, relacionados con el primer tramo del corredor de la autovía del Río Mula.

La antigua carretera nacional continua siendo un eje con tráfico intenso, que organiza la movilidad interna en el núcleo y la salida de vehículos hacia la variante, al este, formando un espacio urbano degradado, con problemas para la movilidad de camiones, coches y peatones.

Valoración de la oferta

La actividad industrial está dividida entre los enclaves urbanos y las nuevas áreas al oeste.

- En el entorno de la antigua carretera nacional se localizaban industrias que han quedado insertas en el tejido urbano, con problemas graves de adecuación, incompatibilidad con los crecimientos residenciales, medioambientales (ruidos, humos, imagen, depuración...), problemas de crecimiento interno o adecuación de las empresas, y los derivados del abandono de instalaciones por empresas en quiebra.

- En el oeste de Las Torres se está consolidando un área industrial, en base a los polígonos existentes, la urbanización del Polígono San Jorge y los nuevos polígonos. Se trata de una zona sin conflictos urbanos internos, pero los camiones de las empresas, actualmente, tienen que atravesar el núcleo para acceder a la carretera nacional, como única salida a la autovía, lo que provoca un gran impacto (conflictos de tráfico con coches y peatones, deterioro de urbanización, riesgos por mercancías peligrosas, imagen del espacio público...)

- El área se ha consolidado alrededor de empresas únicas con grandes parcelas, que forman un continuo industrial sobre el que se desarrollan nuevas actuaciones de polígonos privados, planeadas y de calidad media. Existe mercado de suelo bruto y neto.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest. (Has)
	184,09		48,75	13,65	121,69	81,33

Diagnóstico

En Las Torres de Cotillas persisten los problemas citados respecto a la incidencia de la industria en el municipio. Sin embargo existen iniciativas bien encaminadas para su resolución.

El grado de desarrollo de los polígonos ha mejorado en los últimos años, existiendo un adecuado nivel de propuestas e intervenciones. El conjunto de municipios del entorno de la Vega Media puede consolidarse como un corredor industrial paralelo a la autovía Murcia - Albacete.

Valoración de la demanda

Las dinámicas de la demanda se basan fundamentalmente en el traslado de industrias molestas desde el casco urbano y las expectativas generales del área metropolitana.

- Las antiguas empresas ubicadas en el casco presentan problemas de impacto, a la vez que en general están planteando necesidades de crecimiento de sus instalaciones.

- La elevada demanda de suelo en el área metropolitana anima a los empresarios a desarrollar polígonos para comercialización de parcelas.

Necesidades y previsiones

- Existen previsiones serias sobre el traslado de las industrias molestas del casco a las nuevas zonas industriales.

- Reestructuración del sistema viario municipal, de acuerdo a las propuestas del Avance de Directrices recogidas ya por el Ayuntamiento, con un nuevo eje de entrada a los municipios y polígonos industriales de la Vega Media desde el oeste, que libere los núcleos urbanos del tráfico de paso.

- Las previsiones respecto a los polígonos industriales actuales mantienen una línea continua con las actuaciones actuales.

- Se prevé ubicar las actividades industriales con mayor impacto en el extremo oeste del municipio.

- Es necesario integrar el municipio con el Eje del Río Mula al oeste.

Comarca	Vega Media
Población 1999	15.617
P. activa industrial 99	2.395
Planeamiento municipal vigente	NORMAS SUBSIDIARIAS
Fecha de aprobación	06/05/1987
Planeamiento en revisión	N

Fase de tramitación**Observaciones sobre el Plan**

Texto Refundido sin Toma de Conocimiento. Modificado el SAU industrial. Modificaciones puntuales en SU.

Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	8,88 32,84 1,72	62,40	10,68			19	25	26	34

Propuesta

1. Desarrollar una nueva estructura urbana conforme a los planes municipales:

- al este, el casco urbano y la zona de huertas, como espacio de calidad para viviendas, rehabilitación del espacio público y creación de servicios y actividades terciarias.
- al oeste, desarrollo de las zonas industriales del municipio, alejando del núcleo riesgos e impactos.

2. Consolidar los polígonos y actuaciones actuales, mejorando la integración en los ejes y estructura urbana e incentivando la ocupación completa de los polígonos, desarrollo de servicios, mejora de instalaciones, viarios, zonas verdes, etc., especialmente en las calles que cruzan el municipio transversalmente (Avda. Reyes Católicos). En un segundo periodo, crecimiento hacia el norte.

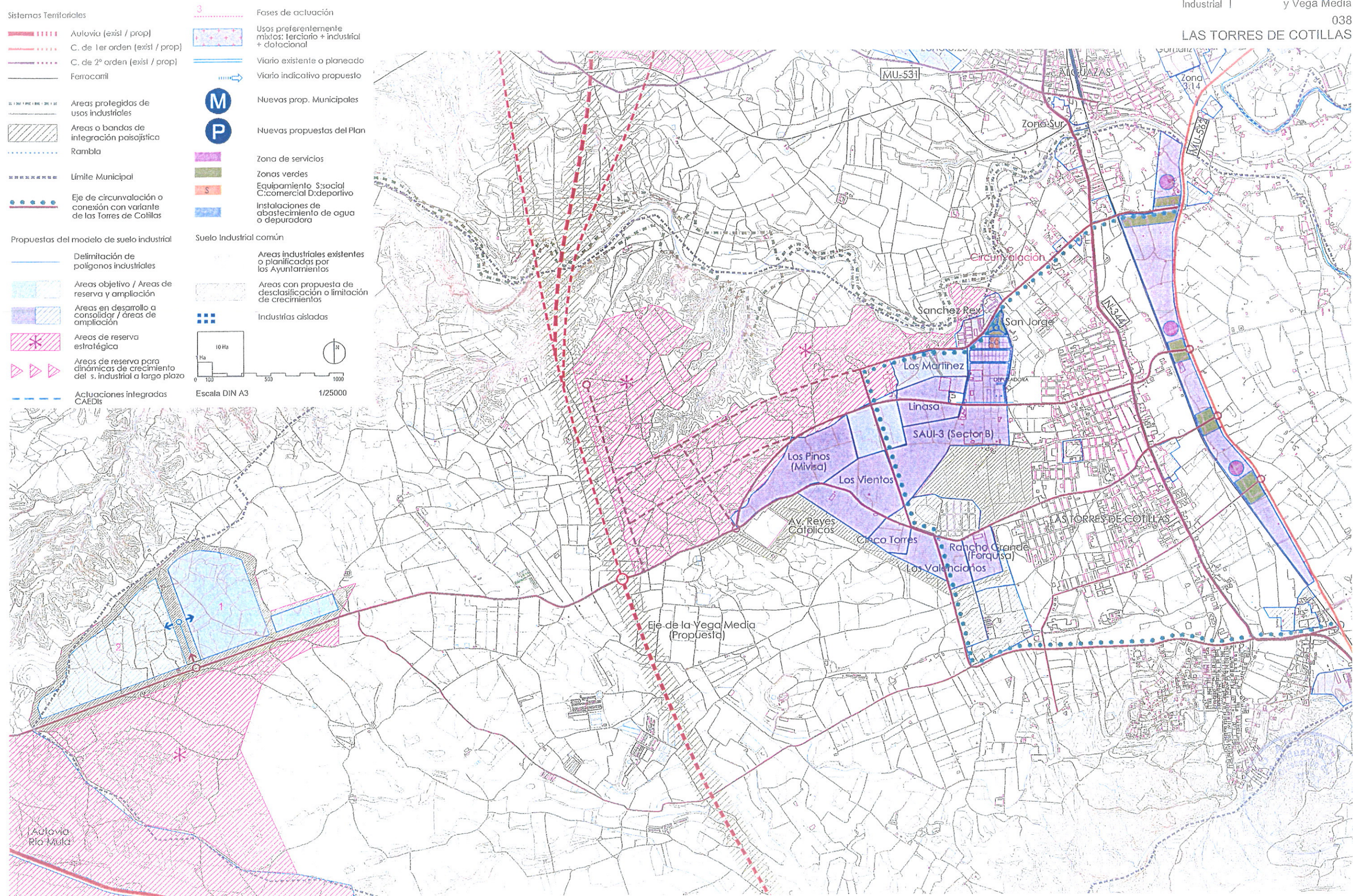
3. Fomentar el traslado sin demoras de empresas desde el interior de los núcleos.

4. En el este, creación de un frente de servicios en la nueva variante, controlando mediante la normativa y la gestión la ubicación de usos mayor valor: servicios y dotaciones, industria escaparate con componentes terciarios, comercio, etc.



5. En el oeste, nueva zona industrial para localización de actividades industriales, con mayor permisividad para usos con impactos sobre el entorno (prefabricados, materiales de construcción...). Integrar a los promotores en actuaciones modulares para el traslado y creación de un parque industrial, evitando la dispersión de actuaciones.
6. Regular los precios del suelo, con una oferta de suelo barato, competitivo en el entorno de la Vega Media. Controlar las instalaciones no autorizadas en los futuros accesos desde el eje de la Vega Media propuesto, preservando el vacío agrícola.
7. Organizar corredores de infraestructuras en sentido este - oeste, en relación con la línea energética de cogeneración propuesta (Linasa) y la nueva depuradora





Estructura municipal

Librilla es el primer municipio del Eje del Guadalentín desde Murcia y Alcantarilla. A pesar de la cercanía, su importancia es menor que el resto de los enclaves del eje.

El municipio tiene una clara estructura este - oeste, delimitado por el río Guadalentín y la huerta al sur y la Sierra del Cura al norte. La autovía del Mediterráneo y el ferrocarril Murcia - Andalucía cruzan el municipio transversalmente, delimitando una estrecha franja de suelo en el que está inscrito el núcleo urbano.

El paisaje de Librilla está dominado por la zona de huerta y la Sierra de Carrascoy al sur.

Valoración de la oferta

Pese a la gran cantidad de suelo industrial planeado, Librilla carece de suelo industrial equipado disponible.

- Polígono Vistabella: en el oeste del núcleo, al norte de la autovía, con acceso directo. Existen algunas naves implantadas, sin urbanizar.
- El Polígono Rambla de Belén era la zona industrial prioritaria. Ante la lentitud y dificultades para lograr una oferta efectiva el ayuntamiento ha delimitado un nuevo polígono en "Los Cabecicos Blancos" en el entorno de la autovía.
- Existen otras zonas menores, de carácter muy local, que no generan oferta.

El frente sur de la autovía es un área de implantación directa, sin ordenación previa, aprovechando los accesos lineales y la fachada de la autovía.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest. (Has)
	87,28		0,00	4,00	83,28	27,68

Diagnóstico

El Ayuntamiento tiene interés en desarrollar suelo industrial vinculado a la autovía, en respuesta a la demanda y a las expectativas que existen dada su localización en el Área Metropolitana de Murcia y el corredor del Guadalentín. Sin embargo:

- La proximidad del polígono de Industrialhama dificulta la viabilidad de consolidar un polígono en Librilla, así como las expectativas de desarrollo en el Oeste de Murcia.
- Librilla no tiene tradición industrial y no ha desarrollado ninguno de los polígonos existentes.
- La permisividad de instalaciones en el margen sur de la autovía, un área que a pesar de su excelente localización no puede considerarse un área competitiva en el corredor, dificulta la formación de áreas homologables.
- En todo caso, Librilla es un municipio con menores recursos para la competencia con otros ayuntamientos del entorno

Valoración de la demanda

Según el ayuntamiento existen demandas constantes de suelo, si bien no ha cuajado el desarrollo de ningún polígono ordenado.

Necesidades y previsiones

Es necesario desarrollar y urbanizar con la máxima celeridad posible la mayor superficie de suelo industrial.

El Ayuntamiento ve como más viable la actuación en "Cabecicos Blancos", en el que pretende actuar directamente, en una única etapa, con financiación externa

Comarca Bajo Guadalentín

Población 1999 3.873

P. activa industrial 99 194

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 07/10/1992

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Texto conocimiento refundido final 07/09/00

Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	0,00 0,00 0,00	4,00	4,00			1	1	1	2

Propuesta

Las propuestas industriales en Librilla tienen que responder a estrategias locales y zonales, en propuestas de suelo y en calidad. Es necesario desarrollar polígonos locales y de dimensión media, respondiendo a las demandas del ayuntamiento y orientando las localizaciones con políticas supramunicipales.

1. Zona Industrial de Librilla "Los Cabecicos Blancos":

- Zona de desarrollo preferente dado el interés municipal y la excelente localización
- Incluir en programas de ayudas, con un desarrollo modular en base a una primera etapa de 20 a 30 has.
- Actividades relacionadas con el transporte y la carretera, como puerta de entrada a Murcia Ciudad.
- Ordenación de la fachada de autovía y el entorno del nudo con carácter de servicios al transporte, aparcamiento de camiones, concentrando las zonas verdes en la fachada.

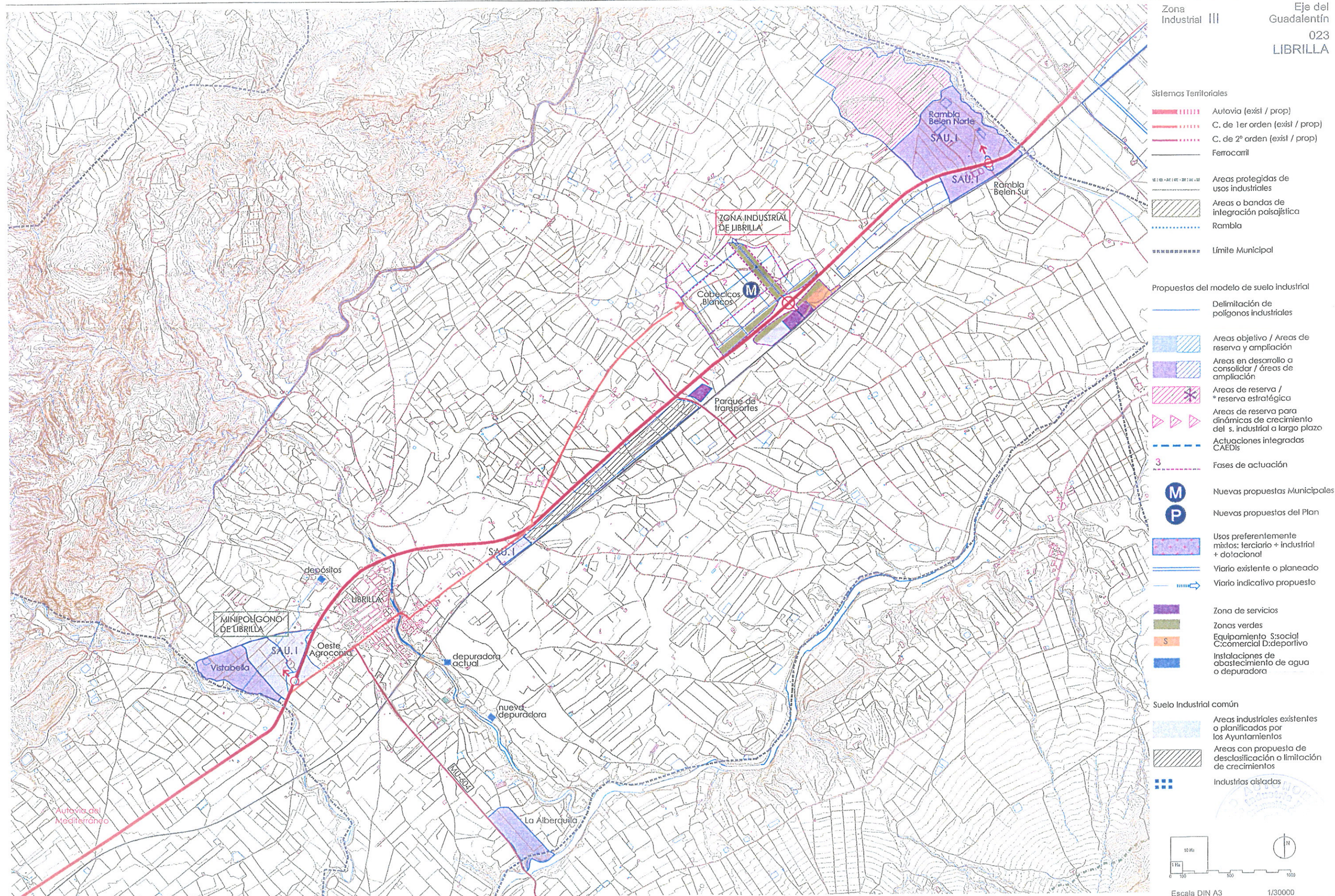
2. Minipolígono local Vistabella

- Urbanizar para el desarrollo de industrias locales, de acuerdo a su proximidad al núcleo, y como zona de generación de un tejido empresarial local, con un minipolígono naves integradas, talleres, etc., cercano al núcleo.
- El objetivo preferente es evitar la localización de demandas locales en otras zonas del municipio.

3. Corredor sur de la autovía

- El corredor entre la autovía y el ferrocarril es una estrecha franja de difícil uso agrícola, en el que se están implantando núcleos de servicios de carretera y naves de forma semiespontánea.
- El objetivo de un trazado conjunto sería la agrupación en unidades de ejecución para la localización actividades terciarias de dimensiones medias o grandes, accesibles desde los nudos de la autovía, con corredores verdes transversales que respetaran vistas sobre el perfil de la

- Sierra de Carrascoy y la vega del Guadalentín.
- Establecer medidas de control y ayudas para la ordenación conjunta, mediante la compra de suelo, infraestructuras, etc., desviando demandas a otras áreas.
4. Polígono de Rambla de Belén: consolidar la ordenación del frente de carretera, reservando el resto del área a largo plazo.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Lorca es el tercer municipio en importancia de la Región, formando con Murcia y Cartagena el sistema de tres ciudades. El término, muy extenso, está estructurado transversalmente por la Sierra de la Torrecilla y La Serreta al norte, un paisaje desértico, por la huerta del Guadalentín, en el centro, donde se encuentra la ciudad y las principales pedanías, y la sierra de Almenara y la costa en el sur, hasta la bahía de Calnegre, zona de especial interés regulada por las Directrices del Ordenación Territorial del Litoral.

Los asentamientos productivos están localizados en el entorno de la antigua carretera nacional y la autovía A-340, que cierra la huerta por el norte, y estructura las principales dinámicas de relación este – oeste, desde el centro regional y los municipios del Valle del Guadalentín hasta la entrada oriental de Andalucía.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo industrial existente se centra en dos grandes polos, el polígono de Saprelorca y la Serrata, y en áreas de menor entidad, como el Polígono de La Hoya.

- Saprelorca y área occidental de la autovía.

El polígono de Saprelorca y sus ampliaciones al norte y sur de la autovía forman el gran área industrial occidental de la Región, con un nivel adecuado de gestión y crecimiento. Está configurado como un área industrial de planificación coherente con la situación en la autovía y la distancia a los núcleos de población; la oferta se dirige a sectores industriales convencionales y avanzados.

- La Serrata

Al norte del núcleo urbano y la autovía, La Serrata es un extenso área de suelo, actualmente sin calificación y sin oferta reglada, con problemas ambientales por la dispersión de industrias de curtidos, con vertidos altamente contaminantes. El nuevo Plan General ha delimitado la zona como una reserva estratégica (suelo industrial no sectorizado), en un territorio sin otros usos posibles, dadas las características semidesérticas, destinado a la posible localización de usos singulares o al crecimiento de polígonos alternativos a Saprelorca.

- Oferta local.

La oferta se complementa con otras áreas de valor local, como el polígono de La Hoya y áreas urbanas. El Ayuntamiento propone diversificar la localización de suelo en las pedanías y en áreas bien comunicadas, con oferta variada relacionada con la industria agroalimentaria y los servicios locales.

Valoración de la demanda

La demanda de suelo industrial en Lorca es elevada.

Como en el resto de la Región, la demanda se ha incrementado enormemente en el último periodo. La localización en el corredor del Guadalentín, con polígonos directamente relacionados con la autovía, y la consolidación como tercera ciudad de la Región son factores que potencian la existencia de una demanda creciente, variada y avanzada.

Lorca parte además de una situación comparativa privilegiada, dada la experiencia en el desarrollo de Saprelorca, uno de los polígonos de referencia por calidad urbanística y gestión. El desarrollo más reciente ha sido rápido y de acuerdo a la demanda.

Existe una fuerte dinámica de demanda de suelo en las pedanías y áreas agrícolas, debido a la extensión del modelo agroindustrial, el crecimiento de las necesidades de suelo para actividades de transformación y distribución relacionado con la Huerta y los regadíos.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento considera necesario:

- Continuar el desarrollo de Saprelorca como zona industrial de escala supramunicipal. El área entre Saprelorca y el núcleo es una reserva para usos terciarios.
- Reservar el área de La Serrata como zona estratégica para demandas singulares de futuro.
- Resolver las demandas locales en áreas intermedias, como La Hoya, y minipolígonos urbanos - rurales en las pedanías, evitando la dispersión de instalaciones en las zonas agrícolas.
- Mantener un buen grado de autonomía en la ordenación del suelo industrial del municipio.

Comarca	Alto Guadalentín
Población 1999	70.689
P. activa industrial 99	3.665
Planeamiento municipal vigente	PLAN GENERAL
Fecha de aprobación	18/04/2003
Planeamiento en revisión	S

Fase de tramitación Aprob. Definitiva PG

Observaciones sobre el Plan

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	522,25	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
				109,42	35,20	377,63	133,12		0,71	0,16	0,87	144,62	23,75			32	42	43	53

Diagnóstico

Propuesta



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Lorca se consolida como municipio cabecera del Eje del Guadalentín, con un alto potencial de crecimiento industrial. El nuevo Plan General garantiza probablemente un modelo de cualificación, concentración de la oferta y dotación de suelo en todas las escalas.

1. El corredor del Guadalentín, se configura como uno de los más solventes ejes de desarrollo industrial, en base a la correcta actuación de los municipios de Lorca, Alhama y Totana en creación, gestión y desarrollo de suelo.
2. Lorca cuenta con factores de localización territorial de actividades económicas: accesibilidad directa desde ejes primarios, relación con corredores interregionales, centralidad en ámbitos subregionales, dotación de infraestructuras, etc.
3. Los grandes espacios de actividades económicas existentes son áreas de concentración empresarial y servicios, es decir, áreas de mejora competitiva con aumento de demanda.
4. El municipio cuenta con recursos administrativos y de gestión suficientes para ordenar y gestionar las demandas locales, e imponer un rango de calidad e innovación en la nueva oferta.

La propuesta de las Directrices y el Plan de Ordenación Territorial para el municipio de Lorca deben considerarse desde las políticas de intervención en el equilibrio y ordenación de las oportunidades territoriales del Eje del Guadalentín y la Región.

Las propuestas territoriales que se realizan son coherentes con el modelo urbanístico y la clasificación de suelo de la revisión del Plan General de Ordenación Municipal.

1. CAEDI de Lorca – Puerto Lumbreras

- Se trata de integrar los polígonos industriales y suelos calificados existentes en el área de Saprelorca en un conjunto de alcance territorial. El área comprendería el espacio circundante de éste polígono y las zonas industriales de Puerto Lumbreras, un corredor industrial relacionado directamente con la autovía.
- El conjunto se estructura como el foco principal de desarrollo de suelo para actividades económicas en el oeste de la Región, de evolución modular sobre la base de la demanda actual, y como reserva estratégica de concentración industrial a largo plazo, coordinando el crecimiento y oportunidades entre los dos municipios.
- El CAEDI está destinado fundamentalmente a las actividades netamente industriales, en un área alejada de núcleos urbanos. Se configura a medio y largo plazo como puerta de entrada occidental a la Región, con desarrollo de actividades logísticas y de distribución relacionadas con el eje Murcia – Andalucía. Es un área de concentración para la implantación de industria limpia y avanzada, con nuevos componentes terciarios, y la dotación de centros de desarrollo de empresas, incubadoras, etc. Es un concepto estructurante el trasvase de calidad y cualificación de actividades de Lorca a Puerto Lumbreras, en un marco de reequilibrio.
- El área de reserva (suelo no sectorizado en el nuevo Plan General) entre Saprelorca y el núcleo urbano es una zona estratégica para la recualificación terciaria y dotacional del CAEDI, y cumpliría un papel articulador entre la ciudad y las zonas de actividades industriales.
- Se propone la realización de un Plan de Ordenación Territorial en el ámbito del CAEDI, como figura de ordenación estratégica y coordinación del conjunto.
- Entre los objetivos del Plan estarían: la delimitación de suelos de reserva estratégica, protegidos a largo plazo, entre los dos municipios; la ordenación de áreas de servicios a la escala del conjunto, coordinando el desarrollo de planes parciales; estructurar la relación con las áreas terciarias y de servicios en el oeste de Lorca; la ordenación de la estructura viaria secundaria de relación con la autovía y accesibilidad interior, y la relación con la estación de mercancías de Puerto Lumbreras; el tratamiento y estructura paisajística de sistemas generales y locales en los frentes de carretera, en relación con las zonas agrícolas, la Rambla de Bejar.

2. Zona Industrial de La Serrata

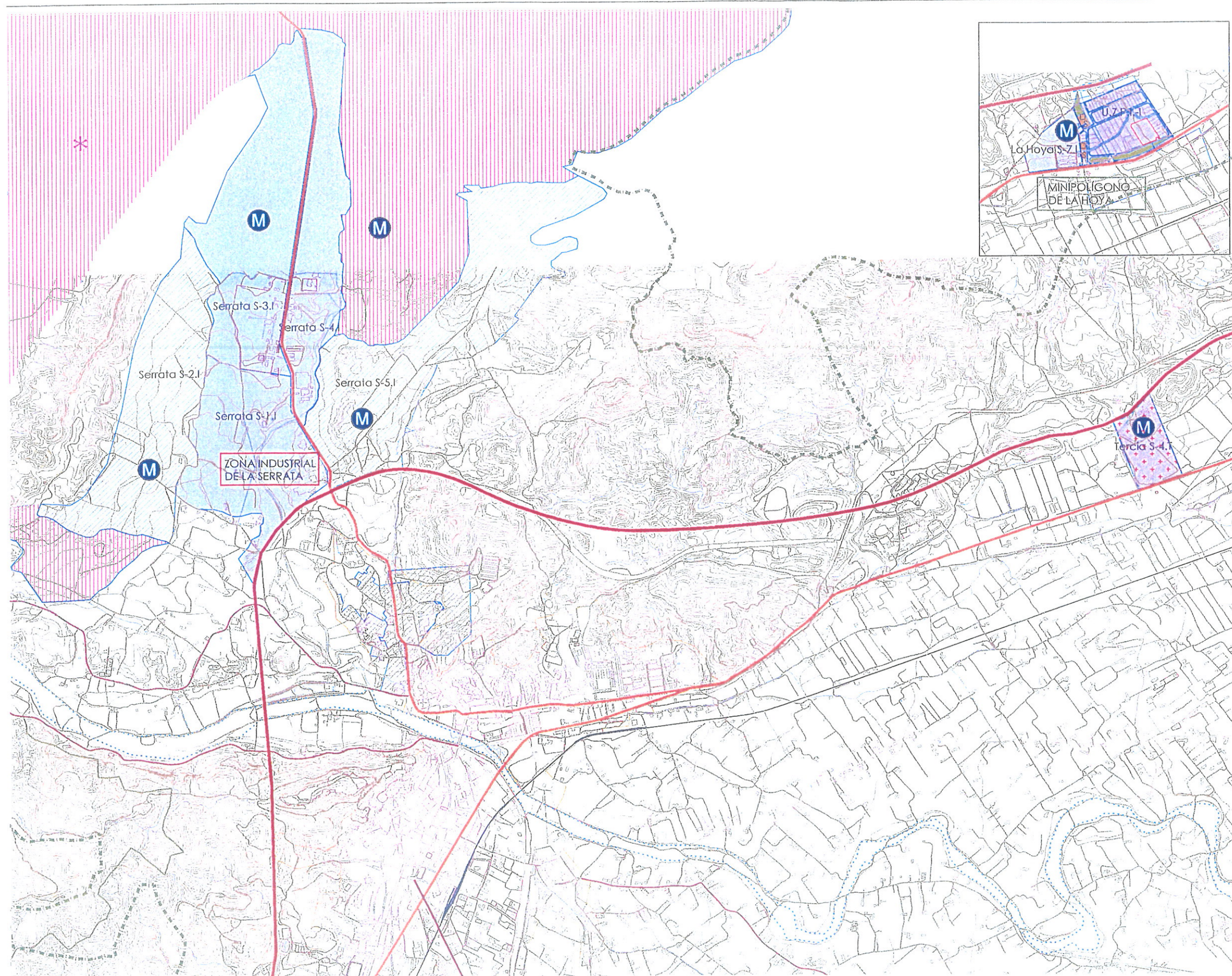
- Las Directrices y el Plan de Ordenación Territorial consideran La Serrata como una zona de reserva estratégica, de acuerdo al Plan General. Se recomienda la estructuración conjunta del área, estableciendo la planificación por fases. Para ello, los mecanismos de sectorización de suelo deberán establecer la preordenación del conjunto del suelo, justificando la localización y condiciones de sistemas de accesibilidad e infraestructuras para el conjunto, así como las condiciones topográficas y de relación entre ámbitos o polígonos.
- En las zonas actualmente ocupadas cabe insistir en la necesidad de reducir impactos, el control de vertidos industriales, depuración, etc.

3. Polígonos locales

- Apoyar la consolidación de una malla de polígonos locales y de pedanías (Almendricos, La Paca, Zarzilla de Ramos, y Coy), que eviten la dispersión de instalaciones en zonas agrícolas y de regadío, conforme a lo establecido en el Plan General.
- En los polígonos de dimensiones medias (La Hoya, Purias), flexibilizar y diversificar la oferta, desarrollar de forma modular y consolidar un nivel adecuado de servicios y dotaciones.

4. Conforme a lo indicado en las Directrices y P.O.T. del Litoral de la Región de Murcia, se evitará tanto la calificación de suelo industrial como la instalación de nuevas industrias entre la Autopista Cartagena - Vera y el mar.





Zona Industrial III
Eje del Guadalentín
024
LORCA

Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril

Áreas protegidas de usos industriales
Áreas o bandas de integración paisajística
Rambla
Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales

Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
Áreas de reserva / 2ª reserva estratégica
Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
Actuaciones integradas CAEDs
Fases de actuación

Nuevas propuestas Municipales
Nuevas propuestas del Plan

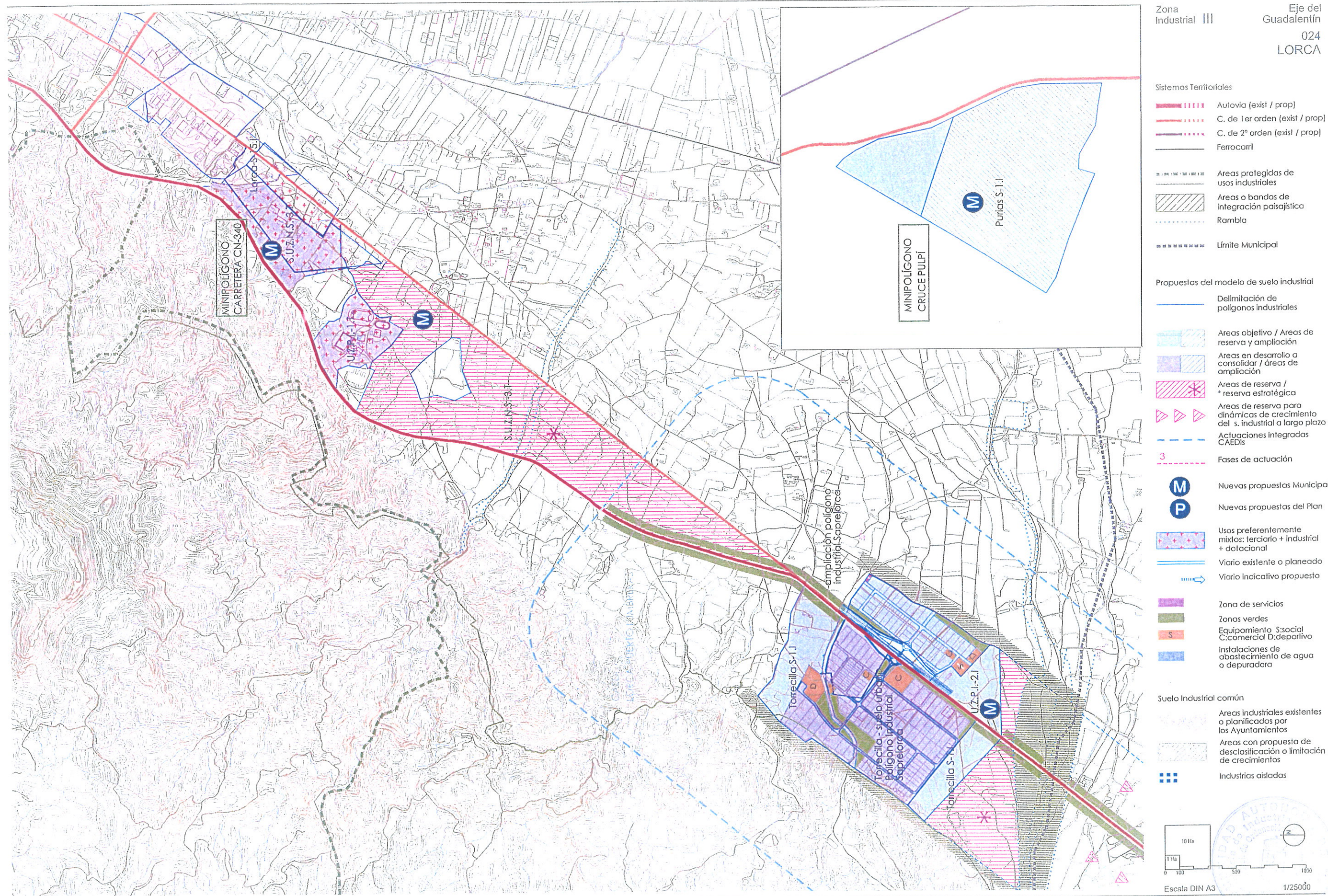
Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
Vialidad existente o planeada
Vialidad indicativa propuesta

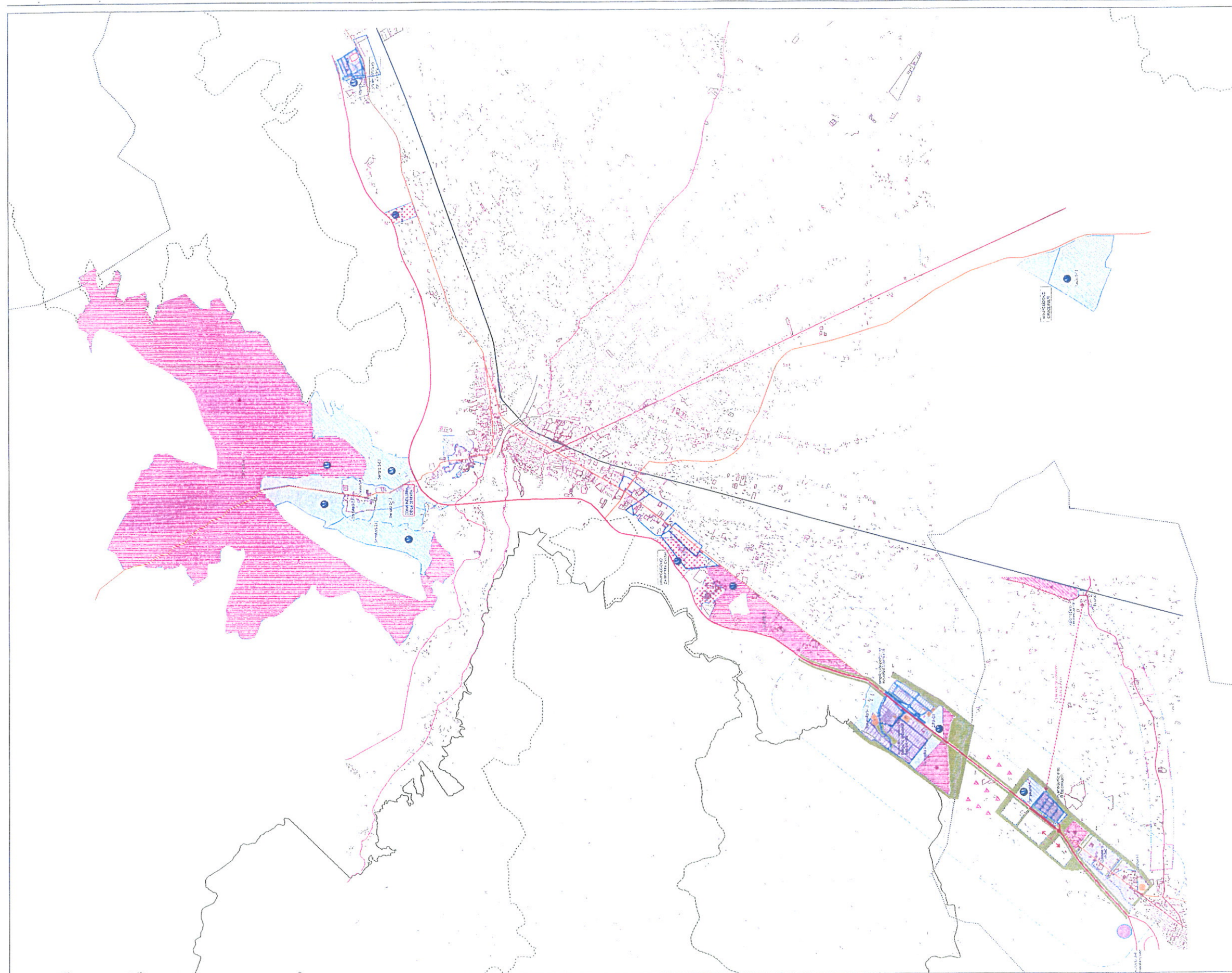
Zona de servicios
Zonas verdes
Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas

Escala DIN A3
1/25000





Zona
Industrial III

Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril

- Áreas protegidas de usos industriales
- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla

Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / * reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIS
- Fases de actuación

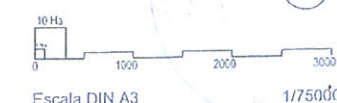
- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan

- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Vialidad existente o planeada
- Vialidad indicativa propuesta

- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

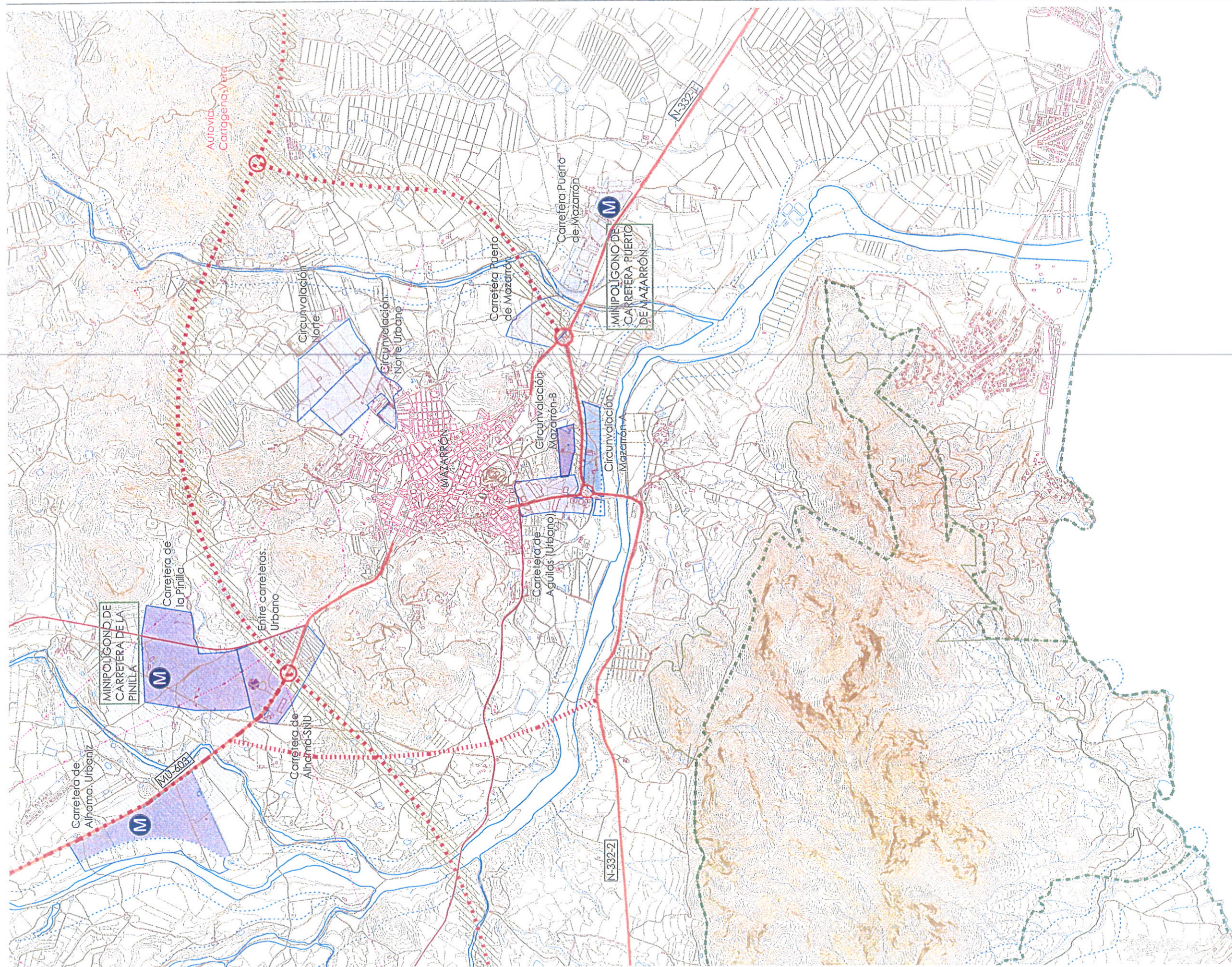
Suelo Industrial común

- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas



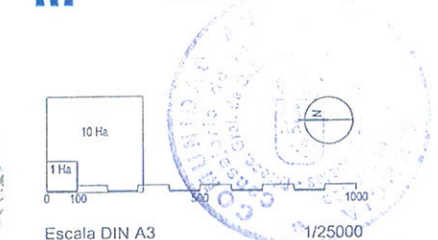
límite del término municipal de Mazarrón lindante con Lorca.





- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vialidad existente o planeado
 - Vialidad indicativa propuesta
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

La estructura urbana de Molina está condicionada por los trazados sucesivos de la carretera nacional Murcia – Albacete, que confirió al municipio un sistema privilegiado de accesibilidad, localización del suelo industrial y relación con el centro regional.

El casco urbano de Molina es un espacio residencial y de servicios, densamente poblado, que está actualmente mejorando sus características ambientales en base a las nuevas dotaciones y espacios públicos. La primera circunvalación de la carretera nacional se localizó entre el núcleo y las huertas del río Segura, formando el eje de asentamiento de los primeros polígonos de la Región, al norte y al sur del casco.

El sistema de asentamientos industriales, desplanificado, volcado directamente sobre la carretera nacional, ha colapsado la capacidad de distribución e intercambio del eje, que en el tramo central se está convirtiendo además en un espacio totalmente urbano.

El crecimiento actual de Molina se orienta hacia el este, en el entorno de El Romeral, en función de la nueva autovía y la facilidad de acceso al centro metropolitano y el corredor de la A-7, en un entorno hasta ahora escasamente ocupado, en el que se están localizando los nuevos polígonos industriales, urbanizaciones de baja densidad, etc.

Valoración de la oferta

En el municipio de Molina se desarrollaron los primeros polígonos industriales de la Región, derivados de las necesidades y oportunidades de la producción hortofrutícola de la Vega, y por tanto de generación endógena. Entre estos polígonos están La Serreta, El Tapiado, La Polvorista, etc.

Sin embargo, la situación del suelo era hasta ahora escasamente atractiva:

- Precios elevados, urbanización muy mala, sin infraestructuras, y ordenaciones espontáneas que limitaban la funcionalidad de las parcelas y naves
- La oferta pública no existía.
- Los problemas de gestión han dificultado enormemente el desarrollo de suelo clasificado, que es muy abundante en el entorno de la antigua carretera nacional.
- Detrás de las empresas que ocupan los frentes de carretera, que están en muchos casos en procesos de degradación, siguen existiendo bolsas de suelo clasificado vacantes, de difícil competitividad en el mercado de suelo regional.

SEPES ha desarrollado el polígono de La Estrella en la autovía Albacete – Murcia, un espacio industrial de gran calidad. La oferta se ha consumido de forma casi inmediata, y el ritmo de ocupación es elevado. Las causas del éxito están en la localización, la ausencia de oferta en todo el entorno, el correcto desarrollo, urbanización y gestión. Por tanto, la oferta de suelo disponible actualmente es muy baja.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest. (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total								
	444,40		140,59	89,35	214,46	354,31		8,57	0,00	8,57	229,94	01,37			77	103	110	141

Diagnóstico

Valoración de la demanda

La demanda de suelo en Molina, como en todo la Zona Industrial central, es muy alta. Entre las causas está la situación de bloqueo de suelo en Murcia ciudad y la ausencia de oferta disponible en los municipios del entorno, ya que salvo los polígonos de La Estrella, Base 2000 y San Martín, no se ha generado en la Zona nuevo suelo en un largo periodo.

Es de esperar que esto cambie una vez que se ha aprobado el PGOU de Murcia, y se están poniendo en marcha las operaciones de suelo de actividades económicas previstas, lo que absorbería parte de la demanda que actualmente está expectante el área metropolitana.

Es necesario plantear también la diversificación e incremento de calidad de la demanda, a lo que no daría respuesta gran parte de la oferta tal y como está planteada en la actualidad.

Necesidades y previsiones

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

Propuesta

Comarca Vega Media

Población 1999 43.097

P. activa industrial 99 5.098

Planeamiento municipal vigente PLAN GENERAL

Fecha de aprobación 02/08/1985

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Avance PG

Observaciones sobre el Plan

Aprobado Avance 16/12/00. Toma de conocimiento del Texto Refundido con Indicaciones (R. 22/7/87). Modificaciones.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Municipio de temprana industrialización, derivada de la producción hortofrutícola de la Vega, se ha visto enormemente beneficiado por las recientes autovías A-7 y Murcia – Albacete, que la han dotado un importante papel de centralidad regional.

La comarca de la Vega Media está en un proceso de consolidación muy avanzada y la situación del suelo industrial en los grandes polos de concentración ha tenido una evolución muy favorable, después de años de crisis y estancamiento. Actualmente, la idea más generalizada es que no existe suelo en oferta, mientras que la demanda continúa creciendo.

Por otra parte, la relación entre los polígonos es muy difusa, a pesar de estar integrados en un espacio que se percibe como un complejo multipolígono:

- Los polígonos más recientes tienen altos estándares de urbanización, servicios e infraestructuras.
- Debido a la lentitud en la gestión de suelo, por las dificultades en los sistemas de actuación y en la urbanización, se han generado actuaciones dispersas, desordenadas y con infraestructuras deficientes, en áreas de suelo calificado, además de las habituales en aprobaciones en suelo no urbanizable (incluso en suelo anexo a polígonos).
- Es en los polígonos más antiguos donde siguen existiendo parcelas no ocupadas, con problemas de retención del suelo, parcelas para la ampliación de instalaciones, o por un diferencial de localización en las traseras de los polígonos; estas zonas internas caen en un proceso de degradación paulatina de difícil salida, sin posibilidad de mejora de las infraestructuras, etc.
- Este proceso se convierte en un círculo vicioso, que contamina a los polígono mejor situados: degradación general de infraestructuras y paisaje, imposibilidad de establecer una imagen de calidad global en un entorno degradado, bajo mantenimiento, pérdida de imagen, estándares industriales inadecuados ambientales, de accesibilidad y servicios, etc.
- Sin duda alguna, este proceso tiene especial trascendencia para las zonas urbanas, que quedan aisladas de la fachada de la autovía por un cinturón de obsolescencia industrial.
- Además, los polígonos no tienen por separado la suficiente escala como para intervenir en temas que son cruciales para la formación de una oferta de calidad regional:

La situación actual del suelo industrial en el ámbito central metropolitano de la región corresponde a una encrucijada en la que es preciso regenerar el modelo de los espacios de actividades productivas, en un proceso de transición, con el fondo de un crecimiento sostenido de la demanda de suelo, con características avanzadas respecto a la oferta actual y a un tejido industrial con signos de obsolescencia.

La escasa oferta en Murcia ha incrementado la demanda de forma radical, localizándose en Molina y Lorquí en los nuevos polígonos de la autovía.

- Después de este periodo, puede surgir un enfriamiento, en el que, sin producción de nuevo suelo en el corto plazo, la comarca se descuelgue de nuevo de las tendencias más dinámicas de la Región y el Área Metropolitana.
- La alternativa puede ser por tanto no solo la nueva oferta de suelo sino la mejora de calidad, anticipándose a los problemas que generarían los polígonos antiguos.

Respecto al norte de la Región, empieza a consolidarse una oferta alternativa en las nuevas zonas industriales (Blanca, Abarán, y Cieza en el corredor de la autovía, o incluso municipios periféricos como Fortuna, Ceutí, Las Torres de Cotillas), que puede restar demanda a Molina.

El marco de la propuesta de las Directrices es coherente con el Plan Estratégico de Desarrollo Local elaborado por el Ayuntamiento. Para éste, "una ciudad debe ser más competitiva desde el punto de vista de su modelo económico y más habitable desde la óptica social".

- Objetivos económicos: aumentar la competitividad y diversificación de su base industrial, logística y de servicios.
- Calidad de vida: incrementar los niveles de bienestar y habitabilidad, manteniendo las ventajas de una ciudad de tamaño medio.
- Reforzar su posición y conexión territorial en la Comunidad y en el Arco Mediterráneo, extendiendo su influencia urbana y económica.

Las bases de desarrollo económico – industrial están en la combinación de industria y logística, en el sector comercial y de servicios, y en la importancia de las PYMEs industriales.

Los objetivos básicos de la propuesta de Directrices son:

A. Mejora de la relación de las áreas industriales con las infraestructuras de accesibilidad.

- Integración en la estructura regional de acceso a las redes transnacionales de transporte, mediante la mejora de la conexión con las autovías Madrid – Cartagena, autovía del Mediterráneo y la futura autovía de la Vega Media.
- Mejora de las condiciones de mallado y conectividad a escala local – comarcal y entre los polígonos del municipio
- Mejora de las condiciones de los viarios de acceso e interiores de los polígonos.

B. Integración del tejido de suelo de actividades económicas en unidades de escala.

- Planificación de Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industriales en los conjuntos más importantes de suelo del municipio, relacionados con los municipios contiguos: CAEDI Lorquí – Serreta y CAEDI Campus – Cabezo Cortado.
- Mejora, en el ámbito de los Complejos, de las infraestructuras básicas y productivas, equipamientos y servicios, planificación de suelo, etc.
- Integración de los polígonos entre sí y con el entorno urbano, el paisaje y los sistemas territoriales de movilidad.

C. Integración de la gestión del suelo industrial y polígono del municipio con los objetivos territoriales.

- Se trata de recuperar para el mercado de oferta el suelo bloqueado por procesos de gestión no operativos y completar el desarrollo de áreas de gran valor para el municipio.
- Para acelerar la producción de suelo disponible y cualificado se propone la colaboración activa de Entidades de Gestión (una entidad general o varias temáticas, según los programas de actuación) participadas por los organismos de la Comunidad.
- El papel a desarrollar es la coordinación de actuaciones para la ejecución de suelo y la organización de recursos de organización y financiación; los fines de la Entidad serían coherentes con los objetivos del Plan Estratégico: desarrollo de suelo, equipamiento para actividades de investigación, desarrollo y formación, soporte a la formación de clusters empresariales, dotación de centros de servicios...

D. Elevar cuantitativa y cualitativamente la oferta local, mediante la urbanización de suelos calificados, la rehabilitación de espacios degradados y la creación de nuevos parques de actividades económicas.

- Obtener nueva oferta de suelo incentivando y acelerando la gestión y urbanización de suelo en zonas con calificación industrial.
- Programas de Rehabilitación urgente de polígonos, para la recuperación de bolsas de suelo abandonado u obsoleto.
- Mejora de infraestructuras básicas, abastecimiento, saneamiento y depuración, alumbrado y comunicaciones en todos los polígonos del municipio.
- Regeneración de la oferta de suelo, mejorando la calidad de los espacios industrial del municipio. Promover traslados, desde las áreas de fachada de los polígonos, de las instalaciones de bajo nivel, recuperando localizaciones de centralidad para nuevas empresas.

Propuestas de actuación territorial:

1. CAEDI Lorquí – Serreta

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

- Estructuración con un criterio de conjunto de los polígonos de La Serreta, Base 2.000, San Martín, Lorquí y La Estrella así como de los espacios situados entre la N-301 y la Autovía Murcia – Madrid y el Polígono de El Saladar, como una gran zona industrial al norte de Molina y con gran incidencia en Murcia Capital.
- Mejora de la accesibilidad y el impacto del tráfico desde la Autovía.

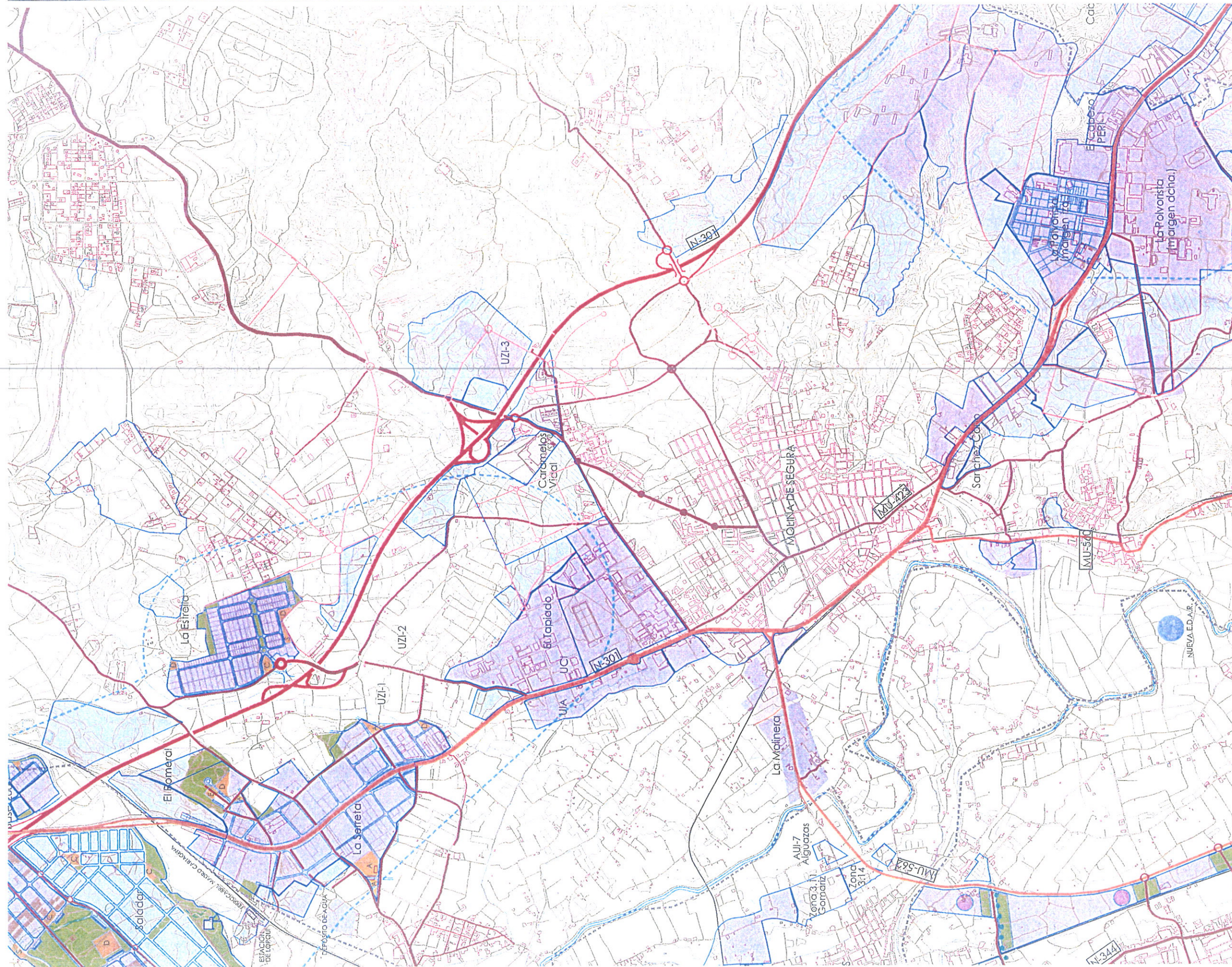
- Reordenación conjunta del sistema viario del complejo (con una extensión de 399 Has) y de los espacios no desarrollados, con perspectivas de desarrollo escalonado de nuevas áreas de oportunidad, áreas dotacionales y de servicios complementarias, sistemas generales infraestructurales y de espacios libres, tratamiento paisajístico, etc.
- Reurbanización de las áreas degradadas y los ejes primarios, que dan acceso además a zonas urbanas. Mejora de servicios urbanos y de la imagen empresarial, del mantenimiento, etc.
- Delimitación de reservas de ampliación compatibles con suelos agrícolas productivos y de regadío.
- Posible desarrollo de un área de centralidad en la zona de la carretera nacional, el Polígono de El Saladar, y el norte de La Serreta.

2. CAEDI Campus – Cabezo Cortado

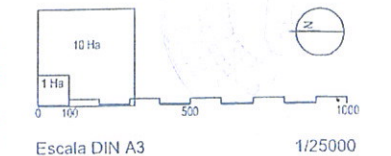
De planificación coordinada con el CAEDI de Serreta - Lorquí, es un complejo multifuncional, en el centro de gravedad de la Región, con una importante componente dotacional y de actividades económicas de calidad, complementario de Molina como centro del norte del área metropolitana.

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





- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIs
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vialio existente o planeado
 - Vialio indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

Municipio de la comarca del Noroeste, tradicionalmente vinculado a Calasparra, Cehegín y Caravaca.

El carácter común de enclave que mantenían, fuera de los espacios centrales de la Región, se ha modificado por la terminación de la autovía del Noroste - Río Mula, que ha mejorado notablemente la accesibilidad a los dos últimos.

Valoración de la oferta

Actualmente Moratalla carece de suelo industrial, existiendo una cierta tolerancia con la instalación de industrias madereras en suelo no urbanizable. El desarrollo del sector III, es la carretera de Calasparra, parece difícilmente viable en los términos planteados, pudiéndose pensar en una actuación más modesta en ésta u otra ubicación.

Valoración de la demanda

La demanda de suelo industrial es reducido, si bien durante el período analizado (Febrero-Mayo de 1994) se han creado dos nuevas empresas, ambas del sector industrial (industrias manufactureras).

La capacidad de atracción de demanda exógena no vinculada a la explotación de los recursos naturales es prácticamente nula.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento realiza una política de apoyo a las industrias, comprando las naves a las empresas con problemas para ofrecerlas a nuevas empresas que deseen instalarse en el municipio.

Pretende desarrollar el sector III, readaptando los límites a las propiedades municipales.

Comarca

Noroeste

Población 1999

8.574

P. activa industrial 99

413

Planeamiento municipal vigente

NORMAS
SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación

20/05/1987

Planeamiento en revisión

S

Fase de tramitación

Avance PG

Observaciones sobre el Plan

Aprobación Avance 24/07/00. Aprobadas modificaciones puntuales.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	81,20		7,00	5,00	69,20	33,20		0,00	0,00	0,00	12,00	12,00			3	4	4	4

Diagnóstico

Municipio mal situado respecto a las vías de comunicación y áreas de desarrollo estratégicas, con muy escasas perspectivas de atraer nuevas implantaciones industriales, excepto las vinculadas a la explotación de los recursos naturales (industria de la madera).

Para salvar esta deficiencia de ubicación el ayuntamiento pretende disponer de un patrimonio de suelo que ofrecer a posibles industrias interesadas en la implantación, disminuyendo así la inversión inicial necesaria.

El Ayuntamiento ha creado al efecto una empresa de capital municipal "Promoción y Desarrollo Local de Moratalla, S.L.", ahora bien el desarrollo local parece más vinculado a otros sectores, como el disfrute de los recursos naturales, que a la actividad industrial.

Propuesta

Prever una reserva de suelo, mínimamente equipada, para facilitar posibles implantaciones.



Zona
Industrial V

Sistemas Territoriales

-  Autovía (exist / prop)
-  C. de 1er orden (exist / prop)
-  C. de 2º orden (exist / prop)
-  Ferrocarril

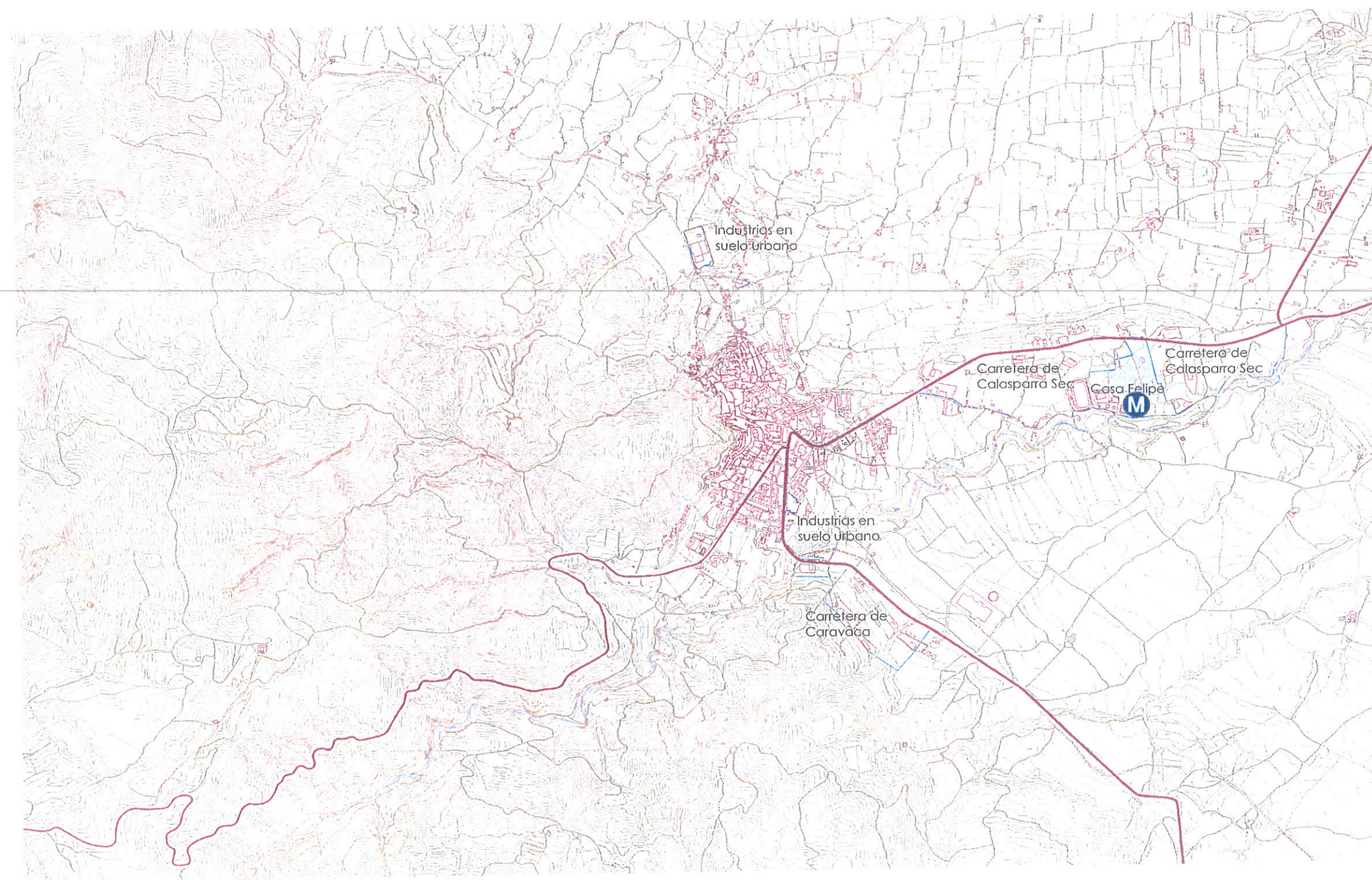
-  Áreas protegidas de usos industriales
-  Áreas o bandas de integración paisajística
-  Rambla
-  Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

-  Delimitación de polígonos industriales
-  Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
-  Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
-  Áreas de reserva / * reserva estratégica
-  Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
-  Actuaciones integradas CAEDIs
-  Fases de actuación
-  Nuevas propuestas Municipales
-  Nuevas propuestas del Plan
-  Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
-  Vialidad existente o planeada
-  Vialidad indicativa propuesta
-  Zona de servicios
-  Zonas verdes
-  Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
-  Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

-  Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
-  Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
-  Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

En el área central del Eje del Río Mula, es un municipio medio, estratégicamente situado respecto al centro regional – la Zona de la Huerta de Murcia y los municipios de la margen izquierda de la Vega Media del Segura – y el noroeste de la Región.

Es un municipio especialmente favorecido por la nueva autovía, como eje de articulación entre los municipios del corredor, y especialmente por la reducción de la distancia al centro, que lo coloca en situación competitiva con municipios como Librilla y Alhama, Blanca o Santomera.

Valoración de la oferta

La localización de suelo industrial de Mula está, en la actualidad, claramente dividida en dos áreas:

- a) Polígonos, actuaciones aisladas y enclaves en el casco y la circunvalación sur: conjunto de actuaciones ordenadas en función de los frentes de carretera, inicialmente en la antigua travesía, y en el entorno del cruce de la circunvalación con la carretera de Pliego. Son enclaves o áreas de pequeñas dimensiones, que no constituyen oferta de suelo urbanizado o disponible.
- b) Nuevo Polígono de El Arreaque: en urbanización la primera etapa del polígono, es una actuación estratégica por localización y dimensiones. El Plan Parcial utiliza los potenciales de fachada, con oferta variada (dimensiones de parcelas, tipologías...)

Valoración de la demanda

La demanda de suelo industrial ha sido, hasta ahora, escasa, derivada fundamentalmente de las necesidades de ampliación y traslado de las industrias existentes.

Actualmente la demanda es alta, comparable a otras áreas con mayor tradición industrial de la Región. Las causas del incremento de demanda son, entre otras:

- La autovía, como eje de relación competitivo en tiempo y condiciones viarias.
- La concentración de la oferta en un solo área (Polígono de la Carretera de Yechar), en el nudo de la autovía, frente a las ofertas dispersas y sin escala habituales en el municipio y el entorno.
- El correcto desarrollo (planificación, gestión y tiempo) del Polígono.
- La ausencia de oferta actual en gran parte del área metropolitana y la Región han colocado a Mula entre las zonas de mayor demanda.

Necesidades y previsiones

Las necesidades de suelo industrial de Mula y el modelo urbanístico consiguiente tienen respuesta en el nuevo Plan General.

- Las necesidades de suelo en Mula están cubiertas con el polígono en marcha en el corto y medio plazo.
- Para las previsiones de desarrollo y ampliación del polígono es necesario considerar los previsibles desarrollos en otros municipios del entorno, además de la evolución económica
- En todo caso, es necesario contar con reservas de suelo para la posible ampliación del polígono, en el mismo área.
- Es necesario desarrollar servicios locales a empresas, servicios de carretera, mejorar el tejido urbano – industrial, el traslado de implantaciones en el casco, etc.

Comarca Río Mula

Población 1999 13.632

P. activa industrial 99 1.026

Planeamiento municipal vigente P.G.O.U.

Fecha de aprobación 09/07/1999

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Orden 25/04/01. Aprobación Texto Refundido con deficiencias.. Suspendido Suelo Urbanizable Huerta.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest. (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	174,62		4,00	14,90	155,72	12,80		Vacante	En obras	Total					12	15	15	19
								0,00	0,00	0,00	18,90	18,90						

Diagnóstico

Mula ha sido un municipio con un desarrollo económico sostenido, basado en la producción agrícola y en las industrias de transformación asociadas a ella, con nuevas iniciativas en otros sectores que se han consolidado con éxito, con ayudas regionales (INFO, Leader)

La autovía ha estructurado el desarrollo del suelo industrial del municipio, configurando un foco de desarrollo único en el entorno del nudo, de carácter estratégico comarcal o zonal, frente a las anteriores localizaciones urbanas.

El nuevo polígono es un actuación correctamente planteada y ejecutada hasta el momento, que tiene la ventaja de estar mas adelantado que ninguna otra operación en el entorno (y en casi toda la zona oeste de la Región), por lo que puede tener una ocupación muy rápida.

Propuesta

Las propuestas que se realizan son coherentes con el modelo urbanístico y la clasificación de suelo del Plan General de Ordenación Municipal de 2001, y tratan exclusivamente de resaltar los contenidos que pueden ser objeto de desarrollo en programas específicos. Las propuestas básicas sobre el suelo industrial son:

1. Zona Industrial de Mula: Polígono de El Arreaque.

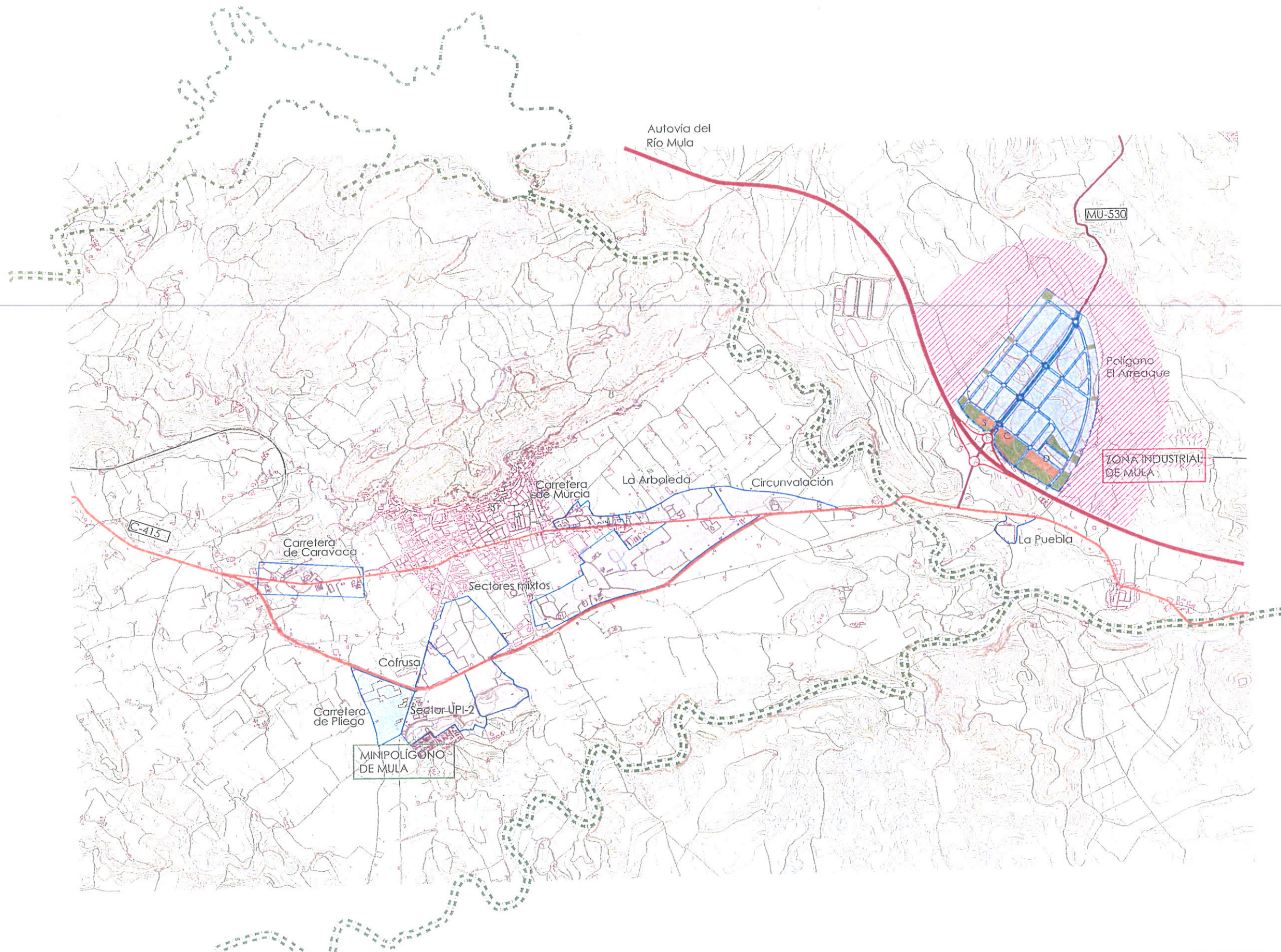
- Consolidar la actuación en las líneas actuales, coordinando con otras propuestas de las Directrices para la Zona del Eje del Noroeste - Mula y la Vega Media las fases de desarrollo.
- Delimitación y adquisición de reservas de ampliación en el entorno del polígono, mejorando mediante la localización de zonas verdes (sistemas generales municipales) la relación con el paisaje (plantaciones de árboles en el contorno, formando una malla exterior)
- Asegurar, mediante convenio ayuntamiento – comunidad – propietarios, el mantenimiento de la urbanización, infraestructuras y la formación de un foco de calidad de servicios relacionado directamente con la autovía.

2. Minipolígono de Carretera de Pliego.

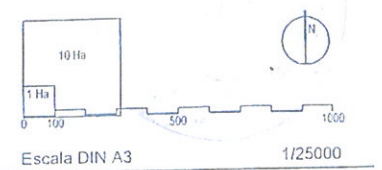
- Zona de concentración local – urbana, con carácter de industria y servicios, talleres, pequeñas empresas relacionadas con el casco y con el entorno agrícola de Mula – Pliego.
- Coordinar la oferta con Pliego, evitando la dispersión en la carretera entre los dos núcleos. Generar suelo de forma continua, acorde a la demanda.

3. Mejora de condiciones de enclaves urbanos.

- Reurbanizar y mejorar las condiciones de las implantaciones urbanas, como áreas de servicios locales de carácter mixto (talleres, servicios y comercio). Ayudas municipales y autonómicas al traslado (y ampliación) de empresas.



- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo o consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDis
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viaro existente o planeado
 - Viaro indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento: S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclosificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

Murcia es el mayor municipio de la Región, con un territorio diverso, tradicionalmente centralizado, en el que sin embargo se están produciendo fuertes tendencias hacia la formación de un espacio metropolitano. La estructura municipal presenta distintos focos y dinámicas industriales:

- La Huerta y la ciudad son el tejido de localización inicial de instalaciones dispersas, utilizando las escasas infraestructuras existentes, en un modelo de suelo barato, cercano a la demanda y al origen agrícola de gran parte de las actividades, dotado de agua, que provoca grandes tensiones urbanísticas y medioambientales. La ausencia de un entramado alternativo de carreteras y la deficiencia en las infraestructuras contribuyeron en paralelo a la escasa tensión en la instalación de industrias en polígonos. Los focos industriales dispersos se están transformando, en un proceso de crecimiento ordenado de la ciudad, en áreas de servicios terciarios y comerciales, integradas en las tramas urbanas.

- Los primeros focos de aglomeración industrial, ya al margen de la Huerta, son el Polígono Oeste de SEPES, entre Murcia y Alcantarilla, y, en menor medida, las áreas industriales en el entorno de las carreteras nacionales de entrada desde Madrid, en relación con la potente zona industrial de Molina de Segura. Estas áreas, descentralizadas respecto a la ciudad, son el origen de la formación de un espacio industrial coherente y programado en Murcia y la Región.

- La construcción de las autovías de circunvalación y conexión hacia Cartagena y la formación por tanto de un espacio estructurado y cualificado respecto a la ciudad y los tejidos dispersos, ha supuesto la consolidación definitiva del Oeste de Murcia como espacio de calidad para el desarrollo de actividades económicas e infraestructuras de transporte (CIT).

- En el entorno de la Autovía A-7, se está formando un corredor de actividades dotacionales y económicas (Universidad, futuro Parque Científico, Condomina), en lo que se considera un área bien relacionada con la ciudad, el corredor mediterráneo y los crecimientos periféricos. Estas dinámicas de crecimiento del Área Metropolitana están relacionadas también con la consolidación de los corredores industriales en las autovías de la Región.

- Por último, en el Campo de Murcia, aislado respecto a Murcia y Cartagena hasta la construcción de la red de autovías, se prevé la estructuración de nuevas áreas de actividades en el entorno de los nudos de carreteras y el nuevo Aeropuerto Regional.

Valoración de la oferta

El suelo industrial de Murcia está dividido en dos en modelos que el Plan General ha tratado de reordenar y ampliar. El origen de la actividad industrial, ligada a la producción de la Huerta, se ha localizado tradicionalmente, de forma muy dispersa, en los bordes de carreteras y caminos, muchas veces en suelos no urbanizables, y de forma poco estructurada. Constituye una gran parte de la superficie que ha sido asumida por el planeamiento, de las cuales sólo la mitad presentan un adecuado grado de urbanización, con dificultades de gestión y múltiples propietarios. Este modelo de ocupación estructura la oferta fundamentalmente en la Huerta oriental, en el entorno de las pedanías.

La oferta regular ha sido más limitada, reducida a un número de polígonos ordenados, fundamentalmente las promociones públicas de SEPES y municipales (URBAMUSA). Este modelo, independientemente de las actuaciones en el este de Ctra. Alicante Industrial, El Tiro, Puente Tocinos, Cabezo Cortado, C.I.-1 POL-2, se ha concentrado en el oeste y el nuevo Plan General lo ha consolidado así, con las grandes reservas y actuaciones en el entorno de la autovía del Palmar, el Polígono

Valoración de la demanda

La demanda de suelo para actividades económicas en Murcia es muy alta, variada y compleja.

De una actividad industrial cuyo motor correspondía a las empresas de alimentación ligadas a la huerta, se ha evolucionado a un sistema en el que toman mayor peso el desarrollo de otros subsectores, y especialmente, la terciarización de las actividades:

- Transformados metálicos, maquinaria, papel, transformados de caucho y plástico, etc., unidos todavía a la producción agrícola de Murcia y su entorno.
- Pequeña empresa orientada al servicio del área metropolitana, muebles, artes gráficas, construcción, maquinaria..., en gran parte PYMEs locales, con mezcla de industria y servicios.
- Creciente peso de las actividades logísticas, el almacenamiento y la distribución.
- Incorporación a los espacios industriales de sedes empresariales y terciarias, servicios a las empresas, áreas mixtas comerciales de grandes y medianas superficies, etc.
- Se está consolidando un nivel alto de demanda exógena, de forma continuada, con nuevos sectores empresariales. En condiciones de oferta adecuada en tiempo y precio, no hay competencias fuertes en la Región a la demanda de localización en el área central.

Es posible, en Murcia, analizar la demanda desde otro punto de vista no sectorial:

- Existe una gran demanda de suelo para el desarrollo de naves, por operadores especializados, para la venta o alquiler. Las dimensiones demandadas hasta ahora correspondían a agrupaciones de parcelas o manzanas dentro de polígonos.
- Existe una nueva demanda de suelo bruto por operadores privados para el desarrollo posterior de grandes parques o polígonos sin intervención municipal o pública, hasta ahora con dimensiones medias, con tendencias a la integración de grandes sectores para el desarrollo de diversas actividades económicas, comerciales, terciarias, etc., en las áreas de centralidad y alta accesibilidad.
- Por último, es necesario valorar también los crecientes componentes cualitativos de la demanda: mejora del espacio industrial, en servicios, infraestructuras, entorno productivo, empresarial y ambiental, demanda de competitividad...

Necesidades y previsiones

Las necesidades de suelo industrial de Murcia y el modelo urbanístico consiguiente tienen respuesta en el nuevo Plan General. De acuerdo también con el Plan General, los objetivos y necesidades básicos son:

- Desarrollar una política más activa en materia de ordenación y dotación de espacios para actividades económicas, ordenando las áreas existentes, creando polígonos mixtos y parques empresariales.
- Mantener una política urbanística que contenga los costes de implantación y desarrollo urbanos, localizados preferentemente en ámbitos productivos y de fácil gestión.
- Facilitar el desarrollo de actividades productivas modernas, industriales, logísticas y de servicios, competitivas en el contexto europeo.
- Creación de plataformas eficaces, con adecuados estándares urbanísticos y costes competitivos.
- Trabajar con economías de aglomeración, sobre la base de localizaciones baratas.
- Integrar los desarrollos de actividades productivas en redes de infraestructuras de transportes de alta capacidad.

Comarca Huerta de Murcia

Población 1999 353.504

P. activa industrial 99 17.479

Planeamiento municipal vigente PLAN GENERAL

Fecha de aprobación 14/02/2001

Planeamiento en revisión N

Fase de tramitación

Observaciones sobre el Plan

Orden 31/01/01. Aprobación definitiva a reserva de subsanación deficiencias.
Pendiente Texto Refundido



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Oeste, Mercamurcia, El Mayallo, el Centro Integrado de Transportes, etc.

La realidad es que la oferta de suelo disponible es muy escasa, con precios muy altos que están afectando al desarrollo por operadores privados y bloquean las actuaciones por expropiación. En cualquier caso, desde la aprobación del Plan se están movilizando nuevos desarrollos, de forma aún incipiente.

La escasa oferta desarrollada en los últimos años ha determinado un modelo regional de suelo industrial distorsionado en cuanto a precios y demanda, que a afectado a todos los corredores industriales ligados al centro, con demandas muy elevadas, un modelo que es previsible que cambie cuando se empiecen a consolidar nuevos suelos en el área central.

- Mejorar la calidad espacial y de las infraestructuras, reducir impactos ambientales y urbanísticos.

En general, la necesidad más urgente es generar suelo variado, que dé salida ordenada a la alta demanda, conteniendo los precios de suelo, con participación de operadores privados.

Por último se considera extraordinariamente importante:

- La construcción de la red secundaria de infraestructuras viarias, fundamentalmente el eje del Reguerón que articule el oeste con la Huerta y las pedanías de la Costera Sur y Beniel, los nuevos ejes alternativos hacia Cartagena, y la resolución de la accesibilidad entorno a la A-7, actualmente centrada en los grandes nudos de la autovía.
- Avanzar en la construcción de la línea y estación del tren de Alta Velocidad, el Centro Integrado de Transportes, y el nuevo Aeropuerto Regional.
- La continuidad en el control de implantaciones en la Huerta y en la relocalización de las existentes en los polígonos ordenados.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	4.913,59		363,34	69,69	4.480,57	407,10		3,65 0,00 3,66	433,03	30,03			182	241	253	323

Diagnóstico

Murcia ha sido el municipio con mayor grado de actividad de la Región, siendo también el de mayor dinámica de implantación o relocalización industrial. A pesar de la existencia de varios polígonos industriales, de promoción pública (Polígono Oeste, de SEPES), la ayuda a la gestión municipal (URBAMUSA) y promoción privada, una gran parte de las localizaciones se produjo en suelos no calificados, o aunque exista la calificación adecuada, se instalan las empresas, con carácter previo a la adecuada gestión de este suelo; ello creó una estructura de suelo industrial dispersa, desorganizada y ligada en ocasiones a instalaciones con estándares ínfimos, problemas de accesibilidad, etc.

- La localización en los bordes de caminos y carreteras se produce en la mayor parte de las ocasiones sin los retranqueos exigibles para acometer en su día la adecuada reurbanización del viario.
- En ocasiones, el tamaño del suelo planeado es un inconveniente para la gestión del mismo.
- Se plantean algunos problemas por inclusión de actividades industriales en el tejido urbano que requieren actuaciones localizadas que no presupongan en principio la desaparición de la actividad industrial.

De las nuevas y dinámicas condiciones del área metropolitana de Murcia, y la consolidación dentro del corredor mediterráneo se deducen nuevos elementos de diagnóstico:

- El modelo de suelo para actividades económicas planteado en el Plan General es un modelo maduro en cuanto a localización, normativas, desarrollo de tipologías (Usos Económico-dotacionales en grandes sectores y sectores mixtos, Conjuntos Terciarios, Parques de Actividad Económica), variedad, integración con las áreas industriales existentes y los corredores regionales, etc.
- Es necesario el desarrollo de las infraestructuras para la formación de los espacios de actividades económicas previstas en el Plan General, a todos los niveles: viarios de todos los rangos, ferrocarril, redes de comunicaciones, depuración, abastecimiento, etc.
- Murcia debería contar con potencia suficiente, en un marco de autonomía municipal, para resolver las demandas y modelos de suelo locales.
- Es necesario estructurar la oferta local y alternativas a la localización en la huerta, promoviendo el traslado de empresas.

Propuesta

Las propuestas de las Directrices para el municipio de Murcia deben considerarse desde las políticas de intervención en el equilibrio y ordenación de las oportunidades territoriales del Área Metropolitana y la Región. Las propuestas que se realizan, estratégicas, de suelo y estructurales, son coherentes con el modelo urbanístico y la clasificación de suelo del Plan General de Ordenación Municipal de 2001.

Propuestas estratégicas.

Murcia es la ciudad con más capacidad en la Región para unir empresa, conocimiento, servicios y liderazgo, en base a su tejido industrial, a la Universidad y la estructura empresarial e institucional de la ciudad. En la actualidad, el desarrollo complejo de los espacios de actividades económicas pasa por la integración de estos componentes, junto con la mejora ambiental e infraestructural.

- Dotación a los CAEDIs de áreas de centralidad: servicios, concentración terciaria, intercambio de ideas, formación, espacios representativos. Convertir las áreas de aglomeración en focos especializados y de calidad.
- Mejorar la integración urbana con el centro de la ciudad, como espacio de calidad vital, y la relación con las nuevas áreas residenciales, comerciales y de equipamientos.
- Integrar el Parque Científico funcional y estructuralmente en las necesidades del tejido industrial. Dotación de oficinas o centros tecnológicos en los polígonos.
- Desarrollar el conjunto de infraestructuras territoriales favoreciendo la intermodalidad y accesibilidad: autovías y carreteras locales, tren de alta velocidad y mejora de ferrocarril de mercancías, centro de transportes y aeropuerto regional.
- Agilizar la creación de suelo, desde el planeamiento y la gestión, con productos flexibles y suelo barato.
- Elevar la calidad ambiental del tejido industrial, a nivel productivo, infraestructural y espacial mediante criterios y normativas municipales de ordenación y urbanización, infraestructuras de depuración y reciclado, integración de cadenas de productos y residuos en parques especializados, gestión de ahorro de agua, etc.

Propuestas estructurales.

Completar y coordinar la realización de los siguientes sistemas territoriales:

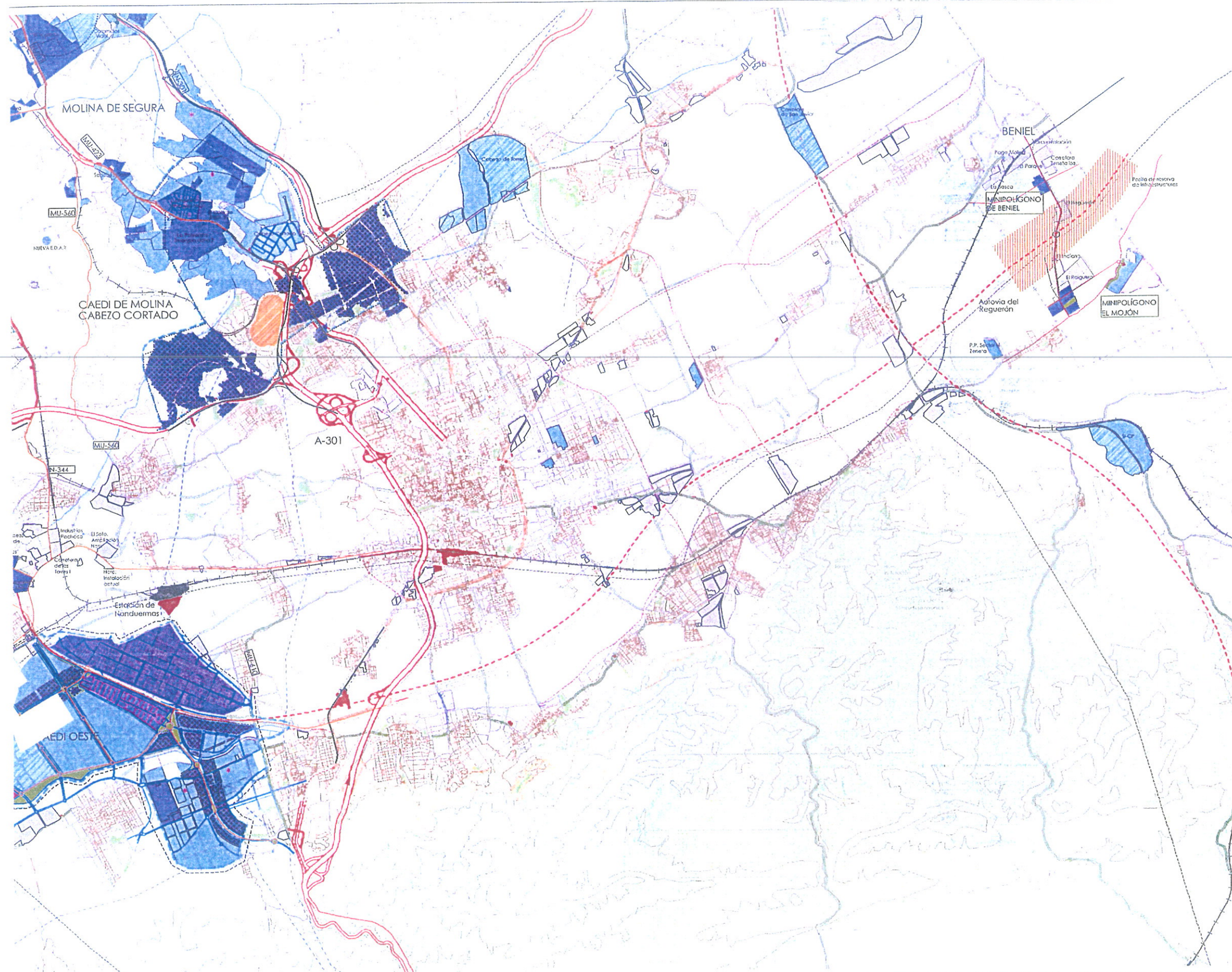
- Autovía y corredor de infraestructuras del Reguerón.
- Tren de Alta Velocidad y mejora de infraestructuras de transporte de mercancías por ferrocarril.
- Centro Integrado de Transportes de Murcia.
- Aeropuerto de la Región de Murcia.

Propuestas sobre suelo industrial.



Propuestas municipales del Plan de Ordenación Territorial		Capítulo 7
	Zona Industrial	1 030
MURCIA		
Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios		
- Murcia necesitará el apoyo y respaldo de instituciones regionales en las grandes operaciones de suelo industrial, dado el papel estratégico regional de su planteamiento. La intervención regional debe producirse en distintos niveles: adquisición de suelo estratégico, implementación de infraestructuras, programas y planificación, control y supervisión de actuaciones privadas, ayudas a la inversión, etc. - Partiendo de un tejido industrial tradicional, es posible establecer la apuesta de futuro de Murcia en nuevas actividades económicas avanzadas y complejas, en el marco de desarrollo de una ciudad media, dotada de servicios terciarios, universitarios, dotaciones, capacidad de innovación, con expectativas de mejora ambiental, socioeconómica...		
1. CAEDI Oeste de Murcia.		
Complejo de gran proyección que desarrolla las expectativas del Plan General de Murcia para el área oeste del municipio, con generación de suelo a corto y medio plazo y reserva de actuaciones a largo plazo.		
- De contenido multifuncional, el CAEDI comprende polígonos ya consolidados, (Polígono Oeste de Murcia y Alcantarilla), polígonos a rehabilitar y potenciar (Mayallo), los Parques de Actividades del Palmar y el Mayallo, delimitados por el PGOU, y desarrollos logísticos en marcha, estructurantes de la oferta regional (Centro Intermodal de Transportes) - En el suelo no sectorizado, al oeste, sus importantes reservas de suelo (la totalidad del ámbito alcanza las 1.965 Has) posibilitan su desarrollo planificado y progresivo, mediante Áreas o Parques de Actividad multifuncionales, manteniendo una calidad media superior al conjunto regional. - Constituye la gran opción a medio plazo de desarrollo de la zona, contribuyendo a equilibrar el centro de gravedad de las actividades económicas en la comarca de la Huerta, y proyectando su influencia hacia el dinámico eje del Guadalentín y hacia el sur. - Es necesario reforzar la integración del CAEDI en su entorno, con la Estación de Nonduermas y la Autovía de Cartagena y con los núcleos de población que lo rodean, Alcantarilla, Sangonera, El Palmar. Se trata de potenciar los espacios de fachada a los ejes metropolitanos como áreas para actividades terciarias, empresariales representativas, comerciales, dotacionales, etc., localizando áreas de centralidad y servicios del CAEDI en los nudos de acceso. - En el interior, creación de un espacio de calidad ambiental mediante la ordenación de corredores de protección y mejora ambiental, el mallado del viario a la escala del conjunto y la reserva de espacios para infraestructuras internas y territoriales.		
2. CAEDI de Campus – Cabezo Cortado		
De planificación coordinada con el CAEDI de Serreta - Lorquí, es un complejo multifuncional, en el centro de gravedad de la Región, con una importante componente dotacional y de actividades económicas de calidad, complementario de Molina como centro del norte del área metropolitana.		
- Ordenación del conjunto del área, de unas 227 Has, con un criterio urbanístico del conjunto la zona de Cabezo Cortado (Murcia) y La Polvorista (Molina), terminando urbanizaciones y desarrollando nuevos espacios. - Estructuración y regeneración del eje de la antigua carretera nacional como corredor urbano – empresarial de centralidad y representativo, rompiendo con procesos de degradación y pérdida de competitividad con la fachada de la autovía. Fomento de traslados a segunda línea, en las bolsas de suelo vacante. Desbloquear procesos de gestión de suelo. - Ordenación, en función de las previsiones del Plan General de Molina, de un frente de actividades industriales mixtas en la fachada de la autovía. - Planificación de la permeabilidad y conectividad viaria y funcional entre la carretera nacional y las autovías Murcia – Albacete y A-7. - Rehabilitación del tejido industrial de entrada a Murcia,		
3. Zona Industrial noroeste de Murcia y Alcantarilla.		
- En la entrada al Eje del Río Mula se concentran las expectativas de suelo industrial de cuatro municipios: Murcia, Alcantarilla, Las Torres de Cotillas y Campos del Río. El conjunto de suelo calificado (o en proceso de calificación en los nuevos Planes Generales) está relacionado con los ejes del Río Mula, autovía del Mediterráneo, futura autovía de la Vega Media y el CAEDI Oeste de Murcia. - El territorio actual es un vacío sin actividades ni especiales valores ambientales, fuera de las habituales áreas de tensión. - Como área sin definición territorial - sin objetivos ni dinámicas claras, a pesar del volumen de suelo que supone – corre el peligro de ser desarrollada al margen de las estrategias regionales, de forma desordenada, con implantaciones de baja calidad, en competencia con otras zonas industriales de interés regional. - La propuesta de las Directrices consiste en la realización de un Plan Director Territorial o Programa de Actuación con los siguientes objetivos: estudio de impacto ambiental, coordinación de contenidos funcionales; estructura básica de ordenación de parques de actividad, plan de etapas, plan de infraestructuras (accesibilidad, básicas y ambientales), coordinación con las actuaciones en la Zona Industrial de Campos del Río, Zona Industrial de Alcantarilla, y CAEDI Oeste de Murcia.		
4. Creación de un cinturón de oferta en la Huerta, la Costera Sur y Cabezo de Torres.		
- El Plan General tiene suelo calificado, con una estructura territorial coherente con los objetivos de las Directrices para la zona este de la Vega Media, y corresponde a las políticas municipales el desarrollo de los polígonos. El desarrollo modular de la estructura de suelo industrial del Plan General dotaría de oferta en esta zona a la ciudad y la Huerta. Como puntos complementarios, se propone: - Apoyar el traslado de implantaciones de la Huerta a los nuevos polígonos. - Coordinación de la oferta de suelo y de las acciones para la preservación de la Huerta con Beniel y Santomera. - Construcción de la autovía del Reguerón.		

5. Reserva de suelo en el entorno del Aeropuerto Regional de Corvera.
- Reserva de suelo en el área calificada por el Ayuntamiento hasta que se defina el desarrollo del Aeropuerto y la relación con el de San Javier.
 - Coordinación, a largo plazo, de suelo e infraestructuras logísticas, con el CAEDI de General Electric, los Polígonos de la Autovía en el Campo de Cartagena, y en segundo nivel, con los CAEDIs de Camachos y Escombreras y su dársena.



Zona Industrial I

Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril

Áreas protegidas de usos industriales

Áreas o bandos de integración paisajística

Remblo

Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

Delimitación de polígonos industriales

Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación

Áreas en desarrollo o consolidar / áreas de ampliación

Áreas de reserva / * reserva estratégica

Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo

Actuaciones integradas CAEDIs

Fases de actuación

Nuevas propuestas Municipales

Nuevas propuestas del Plan

Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional

Vialio existente o planeado

Vialio indicativo propuesto

Zona de servicios

Zonas verdes

Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo

Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos

Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos

Industrias aisladas

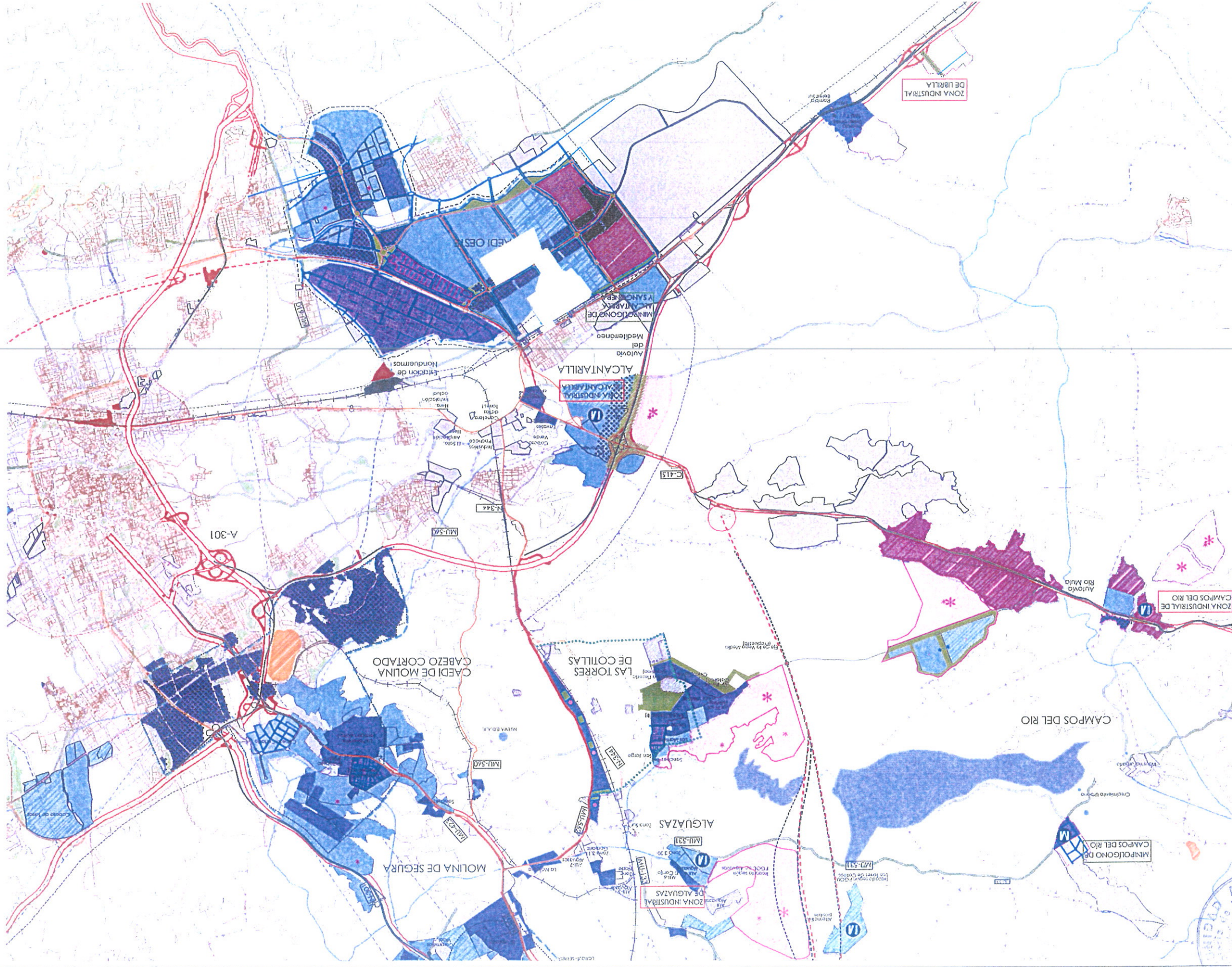
10 Ha

0 1000 2000 3000

Escala DIN A3

1/75000





Estructura municipal

Municipio al sur del corredor de la nueva autovía del Río Mula, el núcleo urbano ha quedado a 10 Km. del nudo de acceso, que comparte con la Zona Industrial de Mula, en la carretera de Yechar.

El crecimiento de población es muy escaso y la población inmigrante es solo temporera, para la recolección de frutas. El núcleo urbano es compacto, en una zona ligeramente elevada, rodeada de cultivos y colinas, con interés paisajístico. El Ayuntamiento está realizando intervenciones de mejora en el centro del pueblo, relacionadas con el interés turístico.

Valoración de la oferta

No existe oferta de suelo industrial. La actividad industrial se limita a las dos cooperativas agrícolas (dos unidades de ejecución) y pequeños talleres en el interior del núcleo.

Las Normas Subsidiarias vigentes clasificaban para el uso industrial en sector desmesurado de suelo, que no tiene ninguna posibilidad de ser desarrollado; no existe demanda y la propiedad está muy dividida en parcelas pequeñas de uso agrícola con buenos niveles de explotación.

Valoración de la demanda

La demanda existente es prácticamente nula, dado que las cooperativas agrícola y conservera funcionan adecuadamente a las demandas internas y tienen márgenes de extensión. Podría existir una demanda potencial derivada de la reubicación de los talleres en núcleo.

Es difícil que la autovía genere demanda de suelo, dado que la Zona Industrial de la Carretera de Yechar, una de las mas importantes del eje del Río Mula, es accesible desde el mismo desvío de la autovía.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento pretende desclasificar gran parte del suelo industrial actual, dada la escasa demanda y las cargas que genera a los propietarios.

Desarrollar alguna zona para que los talleres (automóviles, cerrajerías, etc.) con instalaciones que crean problemas en el casco urbano, se puedan trasladar.

Comarca	Río Mula
Población 1999	3.401
P. activa industrial 99	27
Planeamiento municipal vigente	NORMAS SUBSIDIARIAS
Fecha de aprobación	03/02/1995
Planeamiento en revisión	N
Fase de tramitación	
Observaciones sobre el Plan	

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	47,30		1,70	4,00	41,60	1,70		0,00	0,00	0,00	5,70	5,70			1	1	1	1

Diagnóstico

Municipio con escasas perspectivas de desarrollo industrial.

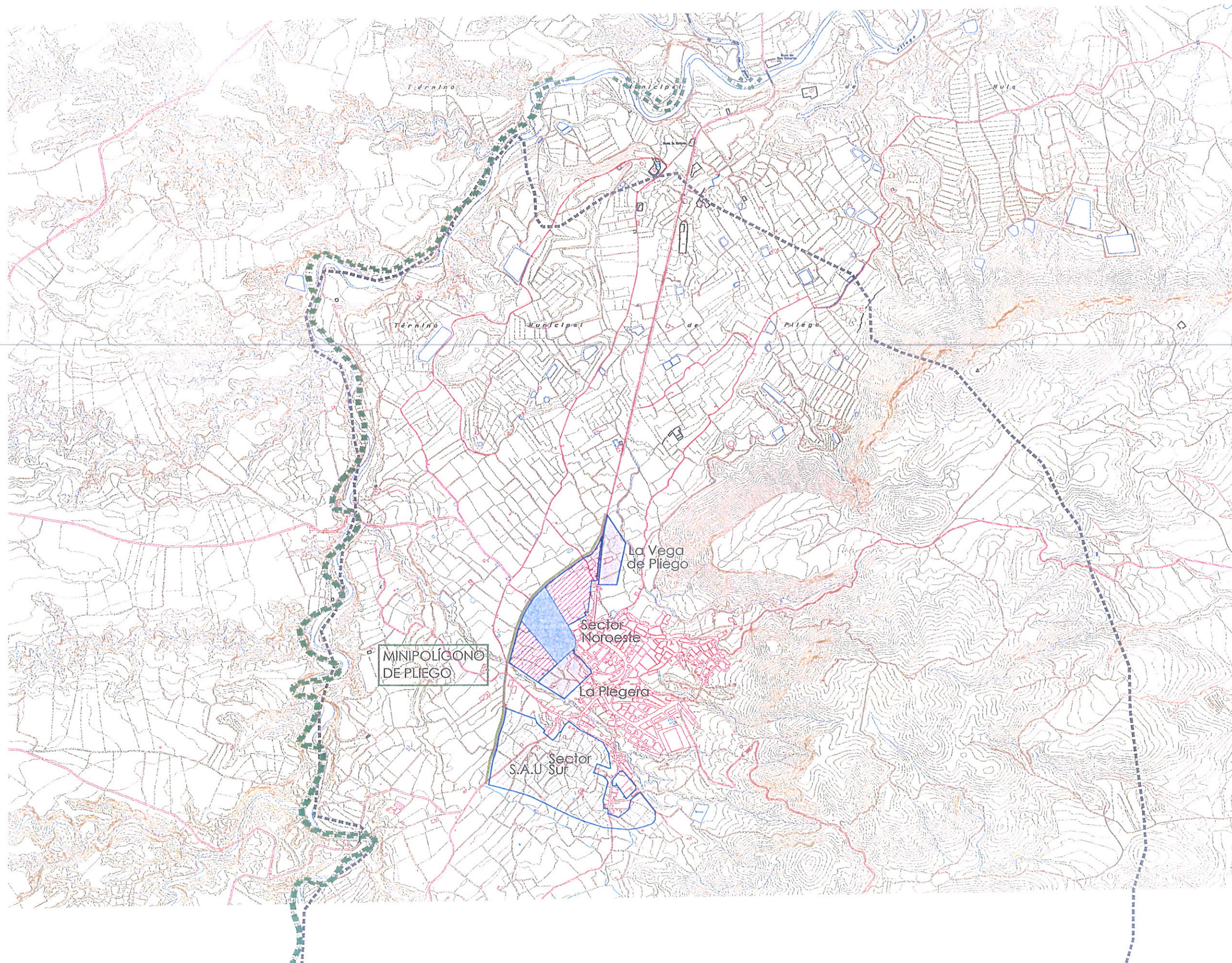
Las necesidades de suelo industrial se centran en la disponibilidad de alguna zona en la que los talleres, fundamentalmente mecánicos (automóviles, camiones o maquinaria agrícola), que actualmente están instalados en el casco urbano y crean problemas de ocupación de vía pública y molestias a los vecinos puedan reubicarse. Tamaño máximo de parcelas demandadas 1000 m2.

Las previsiones de suelo industrial de las Normas resultan excesivas para la demanda prevista y están generando cargas a los propietarios.

Propuesta

1. En la revisión de las Normas (adaptación a Plan General), mantener una zona pequeña de uso industrial para servicios, talleres, etc. que ahora están en el interior del núcleo, considerado como un minipolígono con carácter dotacional en el que se pueda localizar alguna demanda menor.
2. La localización más favorable es en relación con la variante propuesta.
3. Desclasificar el resto del suelo industrial. En los sectores al sur, uso agrícola. Redelimitar el sector al norte, extendiendo el suelo residencial hasta el entorno de la variante, separando mediante zonas verdes las zonas de vivienda del sector industrial propuesto.
4. Los suelos desclasificados pueden ser considerados como zonas de reserva. Controlar las localizaciones dispersas en la huerta y zona urbana, y especialmente en los frentes de la carretera de entrada desde la autovía del Río Mula, en la que se podría generar alguna tensión como zona de fachada.
5. Considerar el resto del municipio como zona a proteger de implantaciones industriales.





- Zona Industrial V**
- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal

- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales

- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / * reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDis
- Fases de actuación

- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan

- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Vialidad existente o planeada
- Vialidad indicativa propuesta

- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Zona Industrial III 033

PUERTO LUMBRERAS

Estructura municipal

Puerto Lumbreras es el primer municipio en la entrada a la Región desde Andalucía por la autovía del Mediterráneo, que corta el municipio transversalmente, dejando la zona de huertas y el núcleo urbano al sur y la zona montañosa al norte.

Desde el noroeste se produce la entrada de la autovía que conecta con Granada y la A-92. Puerto Lumbreras es por tanto la puerta de entrada desde Andalucía hacia el eje del Guadalentín y la costa de Aguilas. La cercanía con Lorca ha condicionado históricamente su desarrollo.

El núcleo urbano se ha ordenado en relación con la carretera nacional, la huerta y las ramblas, con un resultado lineal y un tanto desestructurado. El trazado del AVE Murcia - Andalucía podría cortar la huerta en dos, desestructurando ésta y las pedanías, que sostienen una variada actividad agrícola y ganadera, respecto al centro.

Valoración de la oferta

El municipio carecía hasta ahora de suelo ordenado y urbanizado, supliendo las carencias con la instalación dispersa en el frente de la carretera nacional. Las zona de actividades son las siguientes:

- Sector Industrial Urbano I-1: área industrial en contacto con el núcleo, consolidada en gran parte para actividades de talleres, servicios urbanos y de transporte, etc., con escasa calidad y problemas de crecimiento hacia el oeste, y por tanto de nueva oferta, por la topografía.
- Industrias aisladas en la N-340, salida hacia Lorca: es también un sector de servicios disperso y de baja calidad en la urbanización, con escasa capacidad para generar oferta importante.
- Polígono Industrial de Puerto Lumbreras (CN-340 El Esparragal): actuación correcta en la conexión de la autovía y la carretera nacional, ha consolidado un sector industrial de dimensiones medias, bien ordenado y con posibilidades de crecimiento.
- Zona industrial de la Estación: pequeño núcleo ordenado aprovechando la estación de ferrocarril, sin desarrollar, con una zona de talleres y almacenes.

En los frentes de carretera del núcleo urbano a la estación se está produciendo una importante implantación de naves desordenadas, relacionadas con actividades urbanas y agrícolas.

Valoración de la demanda

La demanda de suelo industrial en Puerto Lumbreras ha sido habitualmente baja. Sin embargo, dentro de momento de elevada demanda común a todo el Eje del Guadalentín, se produce un teórico incremento de la demanda en dos sectores:

- Implantaciones relacionadas con la autovía, servicios de carretera, logística, etc. dado el carácter de articulación entre las autovías a Málaga y Granada, y el gran vacío funcional del extremo oriental de Almería.

- Actividades industriales y de servicios asociadas a la agricultura de la huerta.

La demanda es actualmente difícil de dimensionar debido a la dispersión habitual fuera de los polígonos.

Necesidades y previsiones

Es necesario vincular Puerto Lumbreras a las tendencias más activas del Eje del Guadalentín, fundamentalmente a Lorca, y el carácter de Puerta del Mediterráneo. Para ello, es necesario fomentar el desarrollo de los polígonos y nuevas actividades en el entorno del corredor de la autovía. El ayuntamiento tiene previsto:

- Consolidar como gran zona industrial y logística el corredor de la antigua carretera nacional y la autovía del Mediterráneo hacia Lorca, principalmente en el entorno del nuevo polígono. El norte de la autovía, se considera un área de futuro crecimiento industrial y dotacional.

- En el oeste del núcleo, desarrollar un nuevo polígono de carácter industrial, aprovechando localización en el frente de la autovía, la distancia al núcleo y la facilidad de gestión por el tamaño grande de las parcelas y la muy baja ocupación actual.

- Complementariamente, el ayuntamiento prevé reforzar el papel de la zona industrial de la estación, utilizando el apartadero para la carga de graneles para la ganadería y agricultura, uniendo ésta con los polígonos al norte con una nueva carretera.

Se considera necesaria también el fomento de nuevas actividades de investigación y desarrollo tecnológico relacionado con la agricultura, floricultura...

Comarca Alto Guadalentín

Población 1999 10.658

P. activa industrial 99 252

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 28/06/1988

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Aprobación Inicial

Observaciones sobre el Plan

Aprobación Inicial 27/06/00. Falta Refundido y modificaciones en Suelo Urbano y creación Zona Industrial.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	63,47		15,72	6,00	41,75	36,16		2,60 6,64 9,24	21,72	12,48			2	3	3	4

Diagnóstico

Propuesta



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

El potencial industrial y logístico de Puerto Lumbreras está escasamente desarrollado, bien por la fuerte competencia que supone Lorca como por la escasa tensión en la generación de suelo ordenado que ha sido habitual.

El municipio tiene una importante y negativa tendencia a la implantación desordenada de actividades en los frentes de carretera, mezclandose con zonas de vivienda, agrícolas, etc., lo que ha dificultado la consolidación de una oferta más importante en polígonos ordenados.

El municipio se debate así entre la permisividad en el sur y la visión de un importante papel como Puerta del Mediterráneo en el entorno de la autovía. Además, las previsiones de desarrollo turístico de la costa de Aguilas podrían traer un importante desarrollo de empresas de construcción en los municipios de segunda línea.

CAEDI Lorca - Puerto Lumbreras
Se trata, como propuesta fundamental, de integrar las actividades industriales en un CAEDI conjunto entre Lorca y Puerto Lumbreras, como un área multipolígono de actividades terciarias, pequeñas industrias, talleres, áreas de servicio de la autovía y logísticas de segundo orden.

El conjunto debe implicar la mejora de criterios ambientales y de calidad urbanística en los desarrollos de suelo para actividades económicas, consiguiendo un espacio identificable a nivel regional, mediante la integración territorial con la autovía y la preordenación, en la revisión del Plan General, de los sistemas básicos paisajísticos, de comunicaciones e infraestructuras.

Es también necesario el control de las implantaciones dispersas en el resto del territorio.

1. Polígono de Puerto Lumbreras (El Esparragal): consolidar como Parque de Actividad del CAEDI, industrial, terciario y logístico, ampliando desde la delimitación actual hacia el este.
2. Los frentes de la antigua carretera nacional deben ser objeto de una preordenación como área mixta, que impida nuevos crecimientos dispersos e incompatibles. Actuación urbanizadora en el frente de carretera redefiniendo la sección, con arbolado, vías de servicio y zonas verdes transversales.

- Desarrollar en la unión de estos dos sectores y la autovía un núcleo de actividades de innovación tecnológica o relacionada con la universidad, que revaloricen Puerto Lumbreras frente a las áreas más potentes de Lorca, en la línea de intenciones del Ayuntamiento, acompañada de servicios a la industria; como un espacio bisagra entre las zonas industriales y el corredor urbano de baja densidad;
3. Nuevo Polígono Oeste de Puerto Lumbreras: actuación a medio - largo plazo, considerar como una reserva o área satélite respecto al área del CAEDI, industrial y un área de oportunidad futura, evitando la dispersión de esfuerzos respecto al área oriental. Apoyo al ayuntamiento en la compra de suelo, evitando la especulación.
4. Minipolígono de la Estación: Area mixta con carácter minipolígono local fundamentalmente como foco de atracción de actividades dispersas de la carretera entre la estación y el núcleo.

- Además, ordenar y reservar suelo relacionado con el ferrocarril, para la implantación de una zona para la carga y descarga de graneles, y en su caso, para el desarrollo futuro de actividades de carga ferroviaria en el CAEDI.

- Conexión mediante un nuevo viario de la Estación con el Polígono de Puerto Lumbreras y mejora de la conexión con Lorca en el actual eje paralelo al ferrocarril.
5. Gran reserva de suelo en el norte de la autovía para el desarrollo a largo plazo dentro del programa del CAEDI
6. Minipolígono local de pequeñas dimensiones en la pedanía de La Ermita.
7. Incorporación y tratamiento dentro del CAEDI de la zona de la rambla de Bejar, como articulación paisajística con Lorca.

Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocami

- Áreas protegidas de usos industriales
- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla

- Límite Municipal

Propuestas del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales

- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva / * reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIS
- Fases de actuación

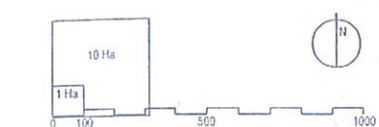
- Nuevas propuestas Municipales
- Nuevas propuestas del Plan

- Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
- Vialio existente o planeado
- Vialio indicativo propuesto

- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Suelo Industrial común

- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas



Escala DIN A3 1/25000



Estructura municipal

Valoración de la demanda

Comarca	Valle de Ricote
Población 1999	1.579
P. activa industrial 99	9
Planeamiento municipal vigente	NORMAS SUBSIDIARIAS
Fecha de aprobación	22/02/1984
Planeamiento en revisión	S
Fase de tramitación	Iniciado Avance PG
Observaciones sobre el Plan	
Pleno Ayuntamiento 20/06/00 acuerda suspensión de licencias.	

La demanda es escasa, ciñéndose a las necesidades de mejora o ampliación de los talleres y almacenes existentes.

Valoración de la oferta

Necesidades y previsiones

Actualmente Ricote carece de oferta de suelo industrial; la zona I-D es inadecuada y el sector Rambla de Lory es difícilmente gestionable.

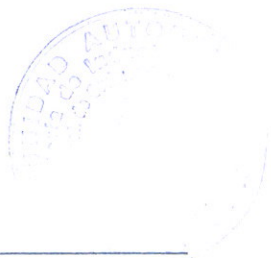
Disponer de una zona en la que se puedan ubicar las industrias existentes.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	5,00	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
				0,00	0,30	4,70	1,00		Vacante	En obras	Total					0	0	0	0

Diagnóstico

Propuesta

Dada la pequeña dimensión del sector urbanizable parecería más razonable su calificación como urbano, a desarrollar lo mediante una Unidad de Ejecución con unas cesiones mínimas.
Expectativas de desarrollo industrial prácticamente nulas.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

La tendencia a la estructuración entre un territorio turístico al sur y agrícola al norte es bastante clara. Como factor negativo, sin embargo, es muy alarmante la tendencia en este sector hacia la diseminación y el desorden.

Actualmente, y en relación a los suelos desarrollados, existe un cierto predominio de la industria-escaparate que se ha ubicado a lo largo de la carretera N-332, en dirección a San Pedro del Pinatar; el precio del suelo, relativamente alto, condiciona la ubicación de instalaciones de otro tipo.

La zona UA-1, de Santiago de la Ribera, se ha consolidado muy lentamente, sin gestión, siendo una localización adecuada en las proximidades de la base aérea, pero quizás más orientada a usos comerciales.

El área UA-3, de carretera de Sucina, presenta un cierto dinamismo, creciendo hacia la autovía.

Mención aparte merecen las instalaciones o almacenes hortofrutícolas ubicados en el entorno de las zonas de producción y próximos a los núcleos de El Mirador (Hortimira, y Centramir, S.A.), Lo Llerena (Agrimesa, Alpi San Cayetano), y Lo Romero. La zona tenderá a tensiones más aun, según se consolide el eje Yecla - San Javier.

Se consolidan algunas tendencias de desclasificación de suelo industrial hacia uso residencial en las zonas turísticas.

1. Articulación de un eje San Javier - San Pedro del Pinatar, con carácter de servicios y comercial.

- Ordenación y urbanización de calidad en el frente norte de la carretera, convirtiendo ésta en un eje urbano para industria y comercio escaparate entre los dos núcleos, con capacidad suficiente de aparcamiento, viarios de servicio arbolados.
- En segunda línea, naves complementarias integradas o parcelas aisladas.. Cuidar la fachada hacia la zona no urbanizable mediante un viario de borde, evitando las traseras de naves.
- En el margen sur de la carretera, no localizar nuevas actividades industriales, reservando el suelo para servicios, dotaciones locales y comarcales.
- Abrir filtros verdes transversales a la carretera, que rompan el pasillo edificado continuo.
- Plantear la gestión y control de proyectos por el ayuntamiento mediante la elaboración de guías de diseño para urbanización y edificación, fachadas, materiales, etc., dado el valor turístico del área.

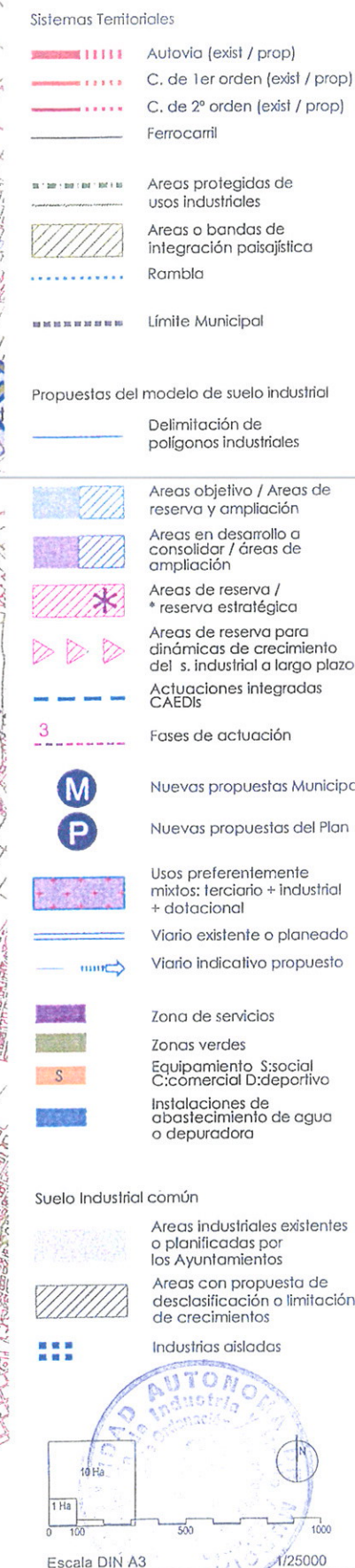
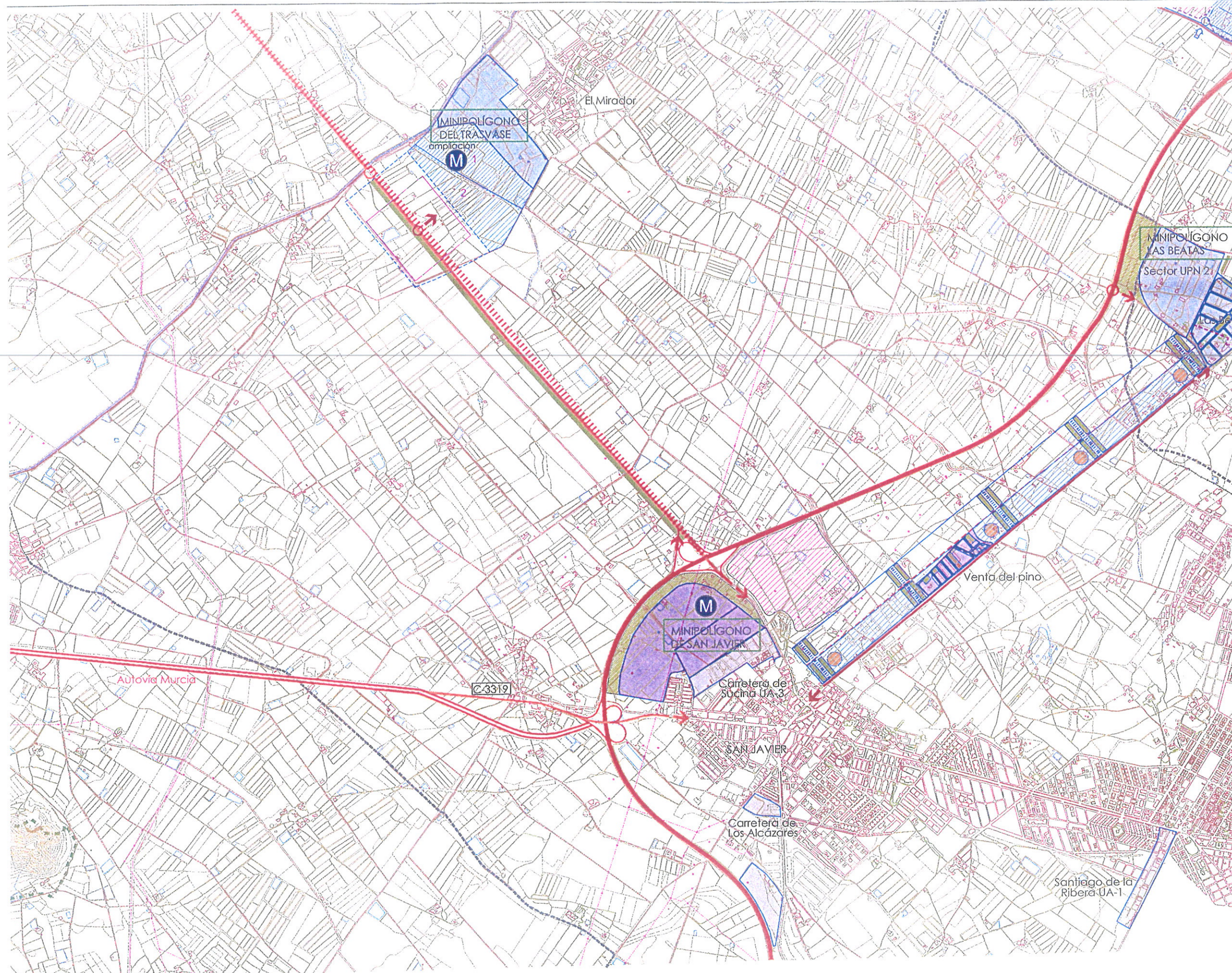
2. Ampliación de la UA-3 en función de la autovía, redefiniendo su papel en la captación de demandas de industria más convencional mediante la reserva de suelo a medio - largo plazo.

3. Eje San Javier- Yecla y zona del trasvase:

- Localización preferente de actividades en el polígono del Traslase (El Mirador), como polígono local hortofrutícola, incentivando la instalación frente a otros puntos. El polígono del Traslase debe convertirse en un área local con ventajas comparativas en los servicios, infraestructuras específicas, precios de suelo, que frenen la expansión por el Campo de Cartagena, y contrarresten el efecto fachada de la carretera.
- Control de las instalaciones que se están produciendo en el entorno del eje San Javier - Sucina - Santomera - Yecla, reservando suelo para el posible desdoblamiento de la carretera y su tratamiento en la entrada del municipio como vía parque.
- Organización con criterios de amplitud espacial, y concentración de las instalaciones que sean indispensables, equipadas y correctamente urbanizadas. Se trata de reducir el acceso a la futura autovía en dos únicos puntos - El Mirador y otro más antes de la entrada en la zona urbana - ordenando el crecimiento de las parcelas de forma transversal, evitando el efecto barrera hacia el campo, absorbiendo la industria local ligada a la producción hortofrutícola

- Control exhaustivo de las instalaciones agroindustriales y de almacenamiento a pie de camino en todo el Campo de Cartagena.

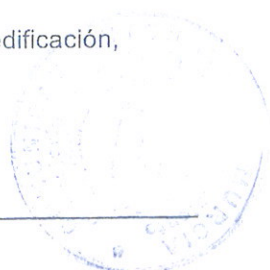




Estructura municipal San Pedro del Pinatar está estructurado por la relación entre la activa zona de agricultura del Campo de Cartagena y el desarrollo turístico en el litoral del Mar Menor. Entre estas dos áreas se desarrolla el espacio urbano y de actividades, articulado por las conexiones este - oeste entre Alicante y San Javier - Cartagena, que conformaron primero el eje de carretera y actualmente la autovía del litoral. Esta nueva infraestructura ha consolidado el borde de esta estructura dual, con la zona agrícola al norte y un territorio claramente urbano y turístico al sur estructurado alrededor del eje entre San Javier y San Pedro.	Valoración de la demanda En la zona del trasvase existe una gran demanda de suelo para naves de almacenamiento, distribución, transformación y operaciones de la industria agroalimentaria, que necesitan un espacio cercano a la explotación. La demanda es muy específica, ligada a los caminos y a las salidas a los ejes de mayor accesibilidad. San Pedro, como puerta de salida hacia la Comunidad Valenciana y el litoral de Alicante puede tener demandas de suelo relacionadas con el transporte y la distribución. Tiene además demandas específicas en el sector de salazones y pescados. Existen demandas orientadas a los servicios turísticos, comercial, escaparate, etc. Las demandas para actividades industriales convencionales han sido habitualmente muy escasas o nulas. Necesidades y previsiones Las necesidades de suelo en el municipio están divididas entre dos escalas: - las de pequeña escala, relacionadas con el turismo, como áreas de servicio, comerciales, en posiciones de fachada, con dotaciones de talleres, reparación y mantenimiento de náutica y edificación, construcción, etc., - las necesidades de suelo para actividades de mayor entidad, relacionadas con la agricultura de regadío, la producción, el almacenamiento y distribución. Respecto a las primeras, el ayuntamiento prevé el desarrollo de un pequeño sector en la zona de entrada al puerto y las Salinas. Respecto a las segundas, y ante la escasez de suelo, el rápido desarrollo del Polígono de Las Beatas, y las nulas expectativas de desarrollo del sector UNP-21, con 24 Has., el Ayuntamiento está promoviendo el desarrollo de un nuevo sector industrial en el frente de la autovía, hacia el norte, con 100 has de superficie. Se concibe el polígono como una gran zona industrial, muy accesible y de fácil estructuración por la ausencia de condicionantes topográficos, con condiciones de fachada hacia la autovía y cierre del municipio hacia Alicante.	Comarca Mar Menor Población 1999 15.008 P. activa industrial 99 498 Planeamiento municipal vigente PGOU Fecha de aprobación 15/05/1992 Planeamiento en revisión N Fase de tramitación Observaciones sobre el Plan
---	---	---

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	69,17		23,17	4,00	42,00	9,00		0,00	0,00	3,00	27,17	17,17			3	4	4	6

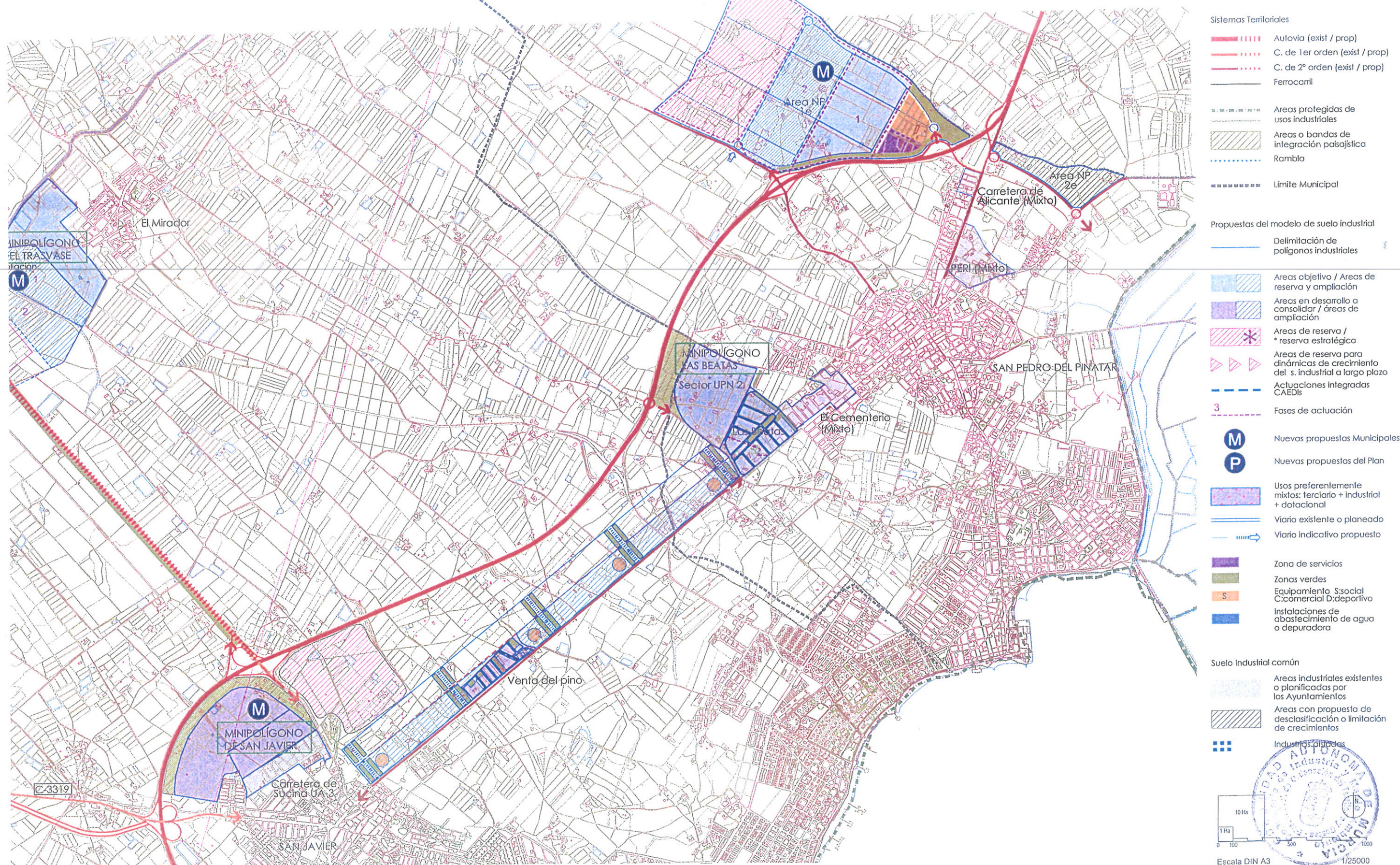
Diagnóstico Hasta ahora la tendencia espacial y de actividades era la estructuración entre un territorio turístico y urbano al sur y agrícola al norte. La autovía supone un nuevo eje territorial, y la escasez de suelo en posiciones más competitivas, o incluso compatibles, rompe esta estructura, tendiendo a ocupar el vacío del norte. Esta nueva tendencia podría ser asumida solo dentro de un marco de desarrollo integrado con los valores productivo y paisajístico del espacio agrícola de regadío, en un entorno a valorar también como soporte del recurso turístico. En el frente de la carretera N-332, en dirección a San Javier, el predominio es de actividades escaparate, con escasos componentes industriales y crecimiento espontáneo; el precio del suelo, relativamente alto, y las expectativas entorno a las actividades derivadas del turismo integradas entre los dos municipios, condiciona la ubicación de instalaciones de otro tipo. El Polígono de Las Beatas ha consolidado un área de industrial concentrada, y por tanto identificada como un espacio de actividades ordenadas.	Propuesta Las propuestas se dividen entre la formación de un eje de actividades económicas y dotacionales en la N-332, coordinado con San Javier, y el desarrollo de un nuevo polígono en el norte de la autovía 1. Articulación de un eje San Javier - San Pedro del Pinatar, con carácter de servicios y comercial. - Ordenación y urbanización de calidad en el frente norte de la carretera, convirtiendo ésta en un eje urbano para industria y comercio escaparate entre los dos núcleos, con capacidad suficiente de aparcamiento, viarios de servicio arbolados. - En segunda línea, naves complementarias integradas o parcelas aisladas.. Cuidar la fachada hacia la zona no urbanizable mediante un viario de borde, evitando las traseras de naves. - En el margen sur de la carretera, no localizar nuevas actividades industriales, reservando el suelo para servicios, dotaciones locales y comarcales. - Abrir filtros verdes transversales a la carretera, que rompan el pasillo edificado continuo. - Plantear la gestión y control de proyectos por el ayuntamiento mediante la elaboración de guías de diseño para urbanización y edificación, fachadas, materiales, etc., dado el valor turístico del área. - Integrar Las Beatas como zona de carácter más industrial, completando su desarrollo. 2. Zona Industrial de San Pedro del Pinatar.
--	--



- Desarrollo de un Parque de Actividades económicas, industriales y de servicios, compatible con las características del entorno turístico y agrícola, de acuerdo a las Directrices de Ordenación del Litoral de la Región. La superficie máxima de actuación será coherente con las determinaciones de éstas sobre suelo de protección agrícola (no podrá detraerse un porcentaje superior al 20% del total de suelo de protección agrícola que contenga cada término municipal)
- El nuevo Parque puede ser una oportunidad para la cualificación de actividades agroindustriales en el entorno del corredor formado por la nueva autovía Cartagena – Alicante, si va acompañada de la eliminación de implantaciones dispersas en suelo no urbanizable.
- Las características con las que se desarrolle la Zona pueden convertirla en la puerta de entrada a la Región por el litoral levantino, o en una mancha de actividades incompatibles con el nuevo territorio turístico.
- Con carácter indicativo, las Directrices y Plan proponen estructurar las actividades del Parque respecto a la fachada de la autovía, con una primera línea de actividades empresariales de calidad, reservando si es necesario este espacio para fases posteriores, donde la demanda esté más consolidada, con un proyecto común de parque de empresas, evitando la imagen de polígono de naves.
- Se propone por tanto el desarrollo modular de la actuación, acorde con la demanda real, manteniendo en segunda línea los sectores industriales de menor calidad. Ordenación de áreas de minipolígono para actividades de servicios, talleres, pequeñas empresas, etc.
- Se delimitará en el conjunto del suelo la zona de actuación, comprendiendo reservas para sistemas generales que independicen el sector de la autovía y los bordes agrícolas. El conjunto de suelo incluirá los polígonos existentes, el suelo urbanizable sectorizado y sin sectorizar, destinando reservas del 25 % de la superficie total a usos de protección y mejora ambiental (de los que se extraerán los sistemas locales de espacios libres de los planes parciales, y serán compatibles con el trazado de infraestructuras)
- Evaluar las necesidades y demandas del sector de transporte y distribución en relación con la agricultura y la salida hacia la Comunidad Valenciana, como alternativa al eje Cartagena – Murcia.

3. Dotación de servicios en el área este del núcleo

- Las Directrices y Plan consideran necesario orientar la dotación de un área de servicios, cercana al Puerto y la zona turística de Las Salinas, a un contenido fundamentalmente comercial y dotacional, trasladando las actividades de talleres, almacenamiento, invernaje y reparación de barcos, etc. a minipolígonos a desarrollar en la Zona Industrial, al otro lado de la autovía.



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

- Municipio de entrada a la Región desde Alicante, cruzado transversalmente por la autovía del Mediterráneo y de norte a sur por el eje Yecla - San Javier, cuenta por tanto con inmejorable accesibilidad territorial.

- La revisión del Plan General consolida un modelo de núcleo urbano compacto, entre la montaña, la propuesta de variante del eje Yecla - San Javier y la Huerta, con una zona industrial y residencial al norte de la autovía, en la zona de La Matanza.

- Para el resto del municipio el Plan propone un modelo de protección agrícola y ambiental de las zonas de huertas y regadíos, y el entorno del pantano como zona paisajística y dotacional.

Valoración de la oferta

Santomera dispone actualmente de escaso suelo urbanizado, si bien existe una cierta oferta de suelo bruto en los sectores E (apto para urbanizar industrial) y F y en la UE-16.

El sector H, con una ubicación interesante cuando se realice la variante norte y desarrollado como suelo industrial puro, ha sufrido problemas de gestión (El Ayuntamiento perdió la oportunidad de haber desarrollado el sector H a través de un acuerdo con SEPES). El proyecto de compensación está ahora aprobado, con el inicio del proceso casi ultimado.

Las instalaciones de Hefame (Hermandad Farmacéutica del Mediterráneo), al norte de la autovía, acogen una de las instalaciones industriales terciarias de mayor facturación de la Región. En su entorno se ha planeado (y aprobado definitivamente) un polígono de 20 has, de índole comarcal, afectando a Fortuna y Abanilla.

En el resto del municipio existen actividades dispersas, fundamentalmente relacionadas con el frente de la antigua carretera nacional Murcia - Orihuela.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcla	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	118,20		2,50	26,63	89,07	26,50		0,00	0,00	0,00	29,13	29,13			6	8	9	12

Diagnóstico

Municipio con buenas expectativas de desarrollo industrial, entorno al eje de la carretera de Abanilla, que enlaza con la autovía del Mediterráneo, tanto al norte como al sur de ésta.

Se experimenta una tendencia a la ubicación irregular en suelo no urbanizable entorno a la carretera Abanilla-Santomera-San Javier. Carece de suelo industrial susceptible de ser ocupado a corto plazo, lo que potencia la instalación en suelo no urbanizable por la vía del artículo 16.3.

Los sectores E, H y F son suficientes para satisfacer la demanda de la pequeña industria local, y junto con el Polígono de Hefame, tienen buenas condiciones de accesibilidad en el entorno de la autovía del Mediterráneo. Los crecimientos de mayor intensidad dependen por tanto de la localización de actividades en función a la proximidad de éste eje.

Valoración de la demanda

Santomera centra probablemente las mayores demandas de suelo en el entorno de la comarca oriental. La paulatina consolidación del corredor mediterráneo, y su excelente accesibilidad, mejorarán en el futuro el nivel de demanda.

El municipio se muestra muy dinámico, y como dato, se prevé que la población puede duplicarse en diez años.

Necesidades y previsiones

El ayuntamiento prevé el desarrollo de actividades económicas orientadas fundamentalmente hacia el almacenaje, los servicios, la logística, la industria limpia y la manipulación básica.

Se prevé limitar la industria pura al sector H, restringiendo las actividades con vertidos (por ejemplo, la producción de cítricos), actividades de riesgo, etc.

Es necesario definir las actividades compatibles y de calidad con posibilidad de implantarse en el municipio.

Comarca Huerta de Murcia

Población 1999 10.594

P. activa industrial 99 868

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 28/03/1990

Planeamiento en revisión S

Fase de tramitación Iniciada

Observaciones sobre el Plan

En elaboración la adaptación a Plan General según Ley del Suelo de la Región

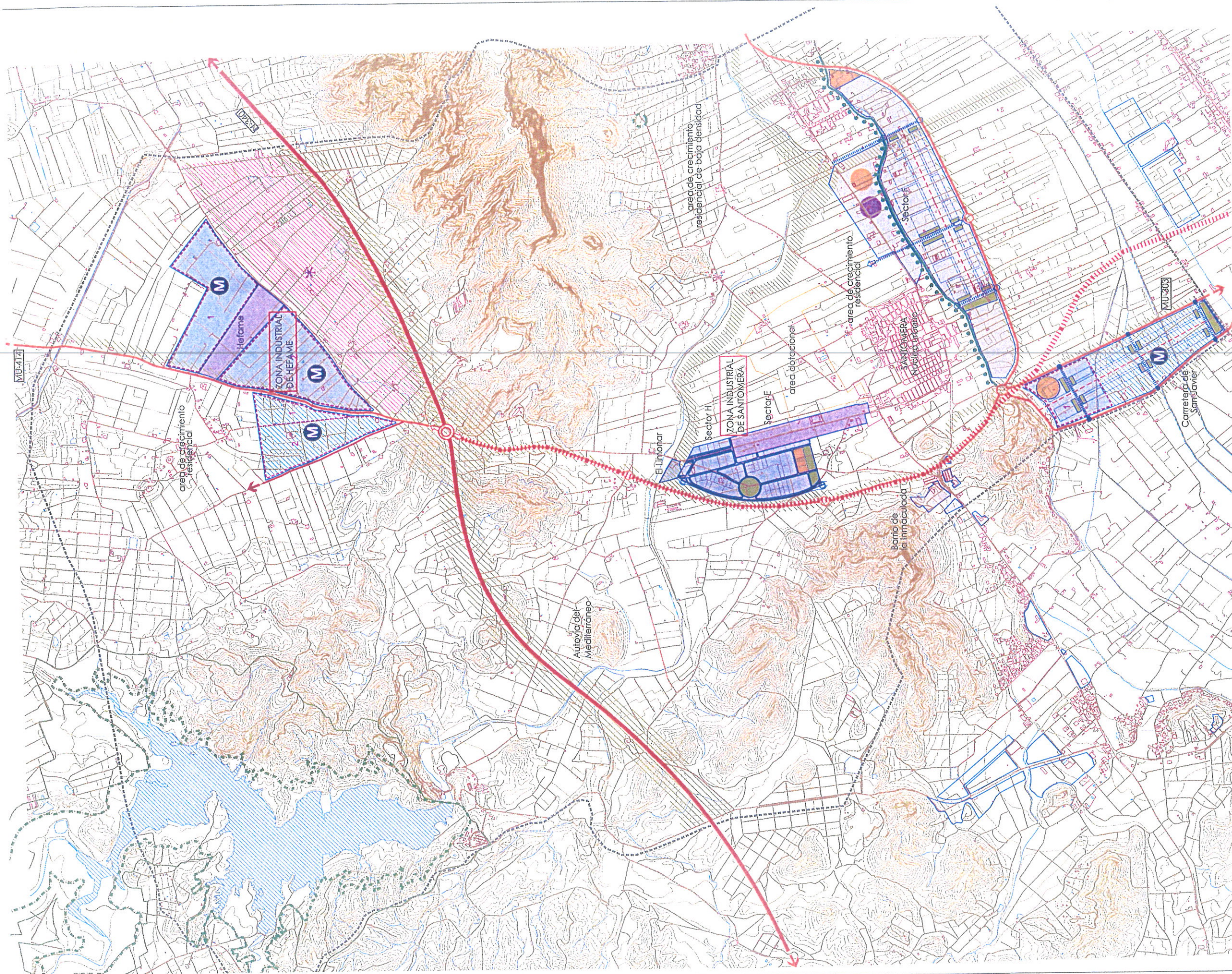
Propuesta

1. Estructurar el crecimiento de suelo para actividades económicas en las siguientes zonas:

- Al norte de la autovía, en la Zona de la Matanza, gran zona de actividades económicas vinculada a la autovía, en el entorno de HEFAME
- En la variante de Santomera del eje Yecla - San Javier, desarrollar el sector H. Al sur, entre las dos carreteras, desarrollar una zona de servicios de calidad
- En el eje de la antigua carretera nacional, un frente de servicios y terciario, entre este eje y la variante propuesta. Ordenar con criterios de calidad urbana y paisajística, integrando el tratamiento del viario como eje arbolado y la relación de las zonas verdes hacia la huerta.

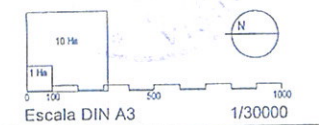
2. En todos los casos, desarrollar de forma modular. A pesar del potencial de la zona es necesario estructurar los crecimientos en unidades pequeñas, evitando la dispersión de polígonos en las zonas sectorizadas y el retraso en la ocupación del suelo ordenado.

3. En el resto del suelo municipal, establecer medidas de protección frente a la implantación de actividades o enclaves industriales.



- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo / áreas de consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / *reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIS
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vialio existente o planeado
 - Vialio indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Estructura municipal

Torre Pacheco es, detrás de Cartagena, el mayor municipio del Campo. De carácter rural, con distintas pedanías integradas en el entorno de regadíos, está articulado por una densa trama de viarios y caminos que relacionan de forma fluida los núcleos con el resto de municipios de la comarca y las autovías de Cartagena – Murcia, San Javier – Murcia, y más recientemente, la autovía del litoral de Cartagena a Alicante.

Valoración de la oferta

Existe una enorme oferta de suelo potencial, pero el suelo desarrollado urbanísticamente es escaso. Existe una gran dispersión de la oferta, distribuida por las pedanías. La planificación de suelo ha sido, hasta hace poco, prácticamente inexistente, con un modelo de suelo localista y de escaso recorrido.

Las numerosas actuaciones actuales son las siguientes:

- Polígono de La Estrella: en construcción la Estación de Transporte de Mercancías
- Polígono Industrial Municipal de Balsicas, de iniciativa pública, destinado a las pequeñas empresas de la pedanía a un precio de suelo mínimo.
- Polígono de Los Palomares: de iniciativa particular, junto a la C-3319.
- Polígono de La Calera, en Balsicas, a ampliar.
- Polígono industrial de Roldán, en fase de tramitación, muy necesario en esta pedanía, debido a su alto dinamismo económico.
- Polígono Industrial en Dolores de Pacheco, privado, iniciando trámites, incentivados por el ayuntamiento.
- Plan Parcial AUi 12., de próxima redacción.

Los polígonos que se están desarrollando, tanto los privados como los públicos, tienen una imagen solvente y de calidad, rompiendo con las dinámicas espontáneas tradicionales.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup. Gest. (Has)
	399,44		12,90	15,00	371,54	48,80

Diagnóstico

Torre Pacheco concentra la mayor parte del empleo industrial de la comarca, con industrias ligadas a la manipulación de productos hortofrutícolas, al sector de la alimentación, actividades manufactureras de utillaje agrícola, microempresas de servicios urbanos (cerrajerías, carpinterías...) y ligadas al transporte, que convierten al municipio en un polo industrial de la comarca. Si n embargo, excepto por un número reducido de empresas de entidad, se trata más de un polo por volumen de empleo y peso del sector agrícola, que un sector diverso y con entidad propia en la Región.

Los desarrollos de suelo previstos en el planeamiento responden a una configuración localista, destinada a dotar de espacio a las empresas locales y evitar la ocupación del espacio agrícola, y están siendo gestionados ahora, de forma un tanto dispersa. En general se han realizado implantaciones en suelo no urbanizable, apoyadas en el carácter hortofrutícola de muchas instalaciones.

La percepción en el municipio de un nuevo modelo territorial, en el que la accesibilidad y la localización respecto a los principales ejes regionales son factores principales para el desarrollo de suelo industrial, ha hecho que el ayuntamiento se plantee la planificación en el entorno de la autovía Cartagena –

Valoración de la demanda

Torre Pacheco acoge a gran parte de las empresas de reciente creación en el Campo de Cartagena, pertenecientes en gran parte al sector manufacturero. La demanda existente se concentra entre la derivada del carácter agroalimentario de la zona y el del transporte.

Las características de la actividad agroindustrial y la escasa planificación hacen que parte de la demanda se haya concentrado en suelo no urbanizable. Existen necesidades puntuales de reubicación.

Necesidades y previsiones

La política municipal de suelo ha tratado de potenciar el desarrollo industrial de la práctica totalidad de las pedanías, por el momento con resultados desiguales, ya que la oferta actual está escasamente desarrollada.

El ayuntamiento está dentro de un proceso de cambio respecto a la planificación y urbanización de los polígonos existentes, acelerando el desarrollo en general, y potenciando las iniciativas privadas que se presentan.

Por otra parte, Torre Pacheco, como el resto de municipios de la zona, se van a ver profundamente afectados por la planificación del nuevo aeropuerto regional de Corvera, estratégico para la Región y para el sector turístico, y, de forma más inminente por las autovías Alhama – Fuente Alamo – Cartagena y Cartagena - Vera. La primera coloca al municipio en relación directa con el eje del Guadalentín, de mayor dinamismo industrial que el Campo de Cartagena, y el segundo con los nuevos crecimientos turísticos.

Comarca	Mar Menor
Población 1999	21.937
P. activa industrial 99	839
Planeamiento municipal vigente	NORMAS SUBSIDIARIAS
Fecha de aprobación	30/06/1995
Planeamiento en revisión	S
Fase de tramitación	Avance PG

Observaciones sobre el Plan

Tramitación de Planes Parciales. Aprobadas modificaciones puntuales en S.U.

Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	Vacante	En obras	Total								
	0,00	0,00	0,00	27,90	27,90			10	14	16	22

Propuesta

La propuesta de las Directrices apoya el nuevo modelo municipal de suelo, incidiendo en el desarrollo efectivo de los polígonos mediante la actuación por fases, controlada, y trata de evitar las implantaciones en suelo no urbanizable.

El objetivo es el fomento, en El Jimenado, de un punto de concentración industrial y de actividades económicas en el entorno de la autovía, y de la dotación controlada de suelo en los polígonos existentes en el municipio, para usos agroindustriales y locales.

1. Zona Industrial de El Jimenado

- Según el acuerdo del ayuntamiento de 2002, el nuevo polígono es de uso industrial neto, admitiendo usos complementarios de Terciario Industrial, Comercial y Dotacional, Equipamientos y Servicios. De alcance comarcal, se desarrollaría sobre zonas existentes o por agregación de zonas ahora dispersas, mejorando y complementando la oferta existente y aprovechando las dinámicas que los ha generado.
- De crecimiento modular, su desarrollo debe orientar el nuevo suelo industrial hacia los espacios más aconsejables regional y comarcamente, actuando también como polo para el traslado de industrias con problemas de impacto o deslocalización.
- Para el ayuntamiento podría ser, funcionalmente, un Parque Especializado o agroindustrial como actividad dominante. Sin embargo El Jimenado se va a localizar en el entorno de algunas de las más importantes piezas de actividades económicas de la Región: Aeropuerto de Corvera (ciudad aeroportuaria), CAEDI de General Eléctric Plastics y Parque Tecnológico de Fuente Alamo, CAEDI de Cartagena – Los Camachos. Se trata entonces de definir el papel territorial y las oportunidades de la nueva Zona dentro del contexto comarcal y regional.

- La propuesta del Plan de Ordenación Territorial es, en consecuencia, la coordinación de una Actuación Estratégica municipal - regional en la

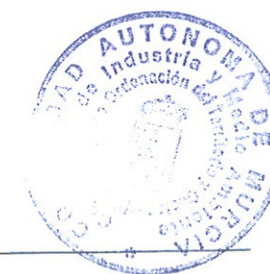
Zona Industrial del Jimenado. El posible documento de planificación que integraría y coordinaría las condiciones de desarrollo del área debe tratar al menos los siguientes aspectos:

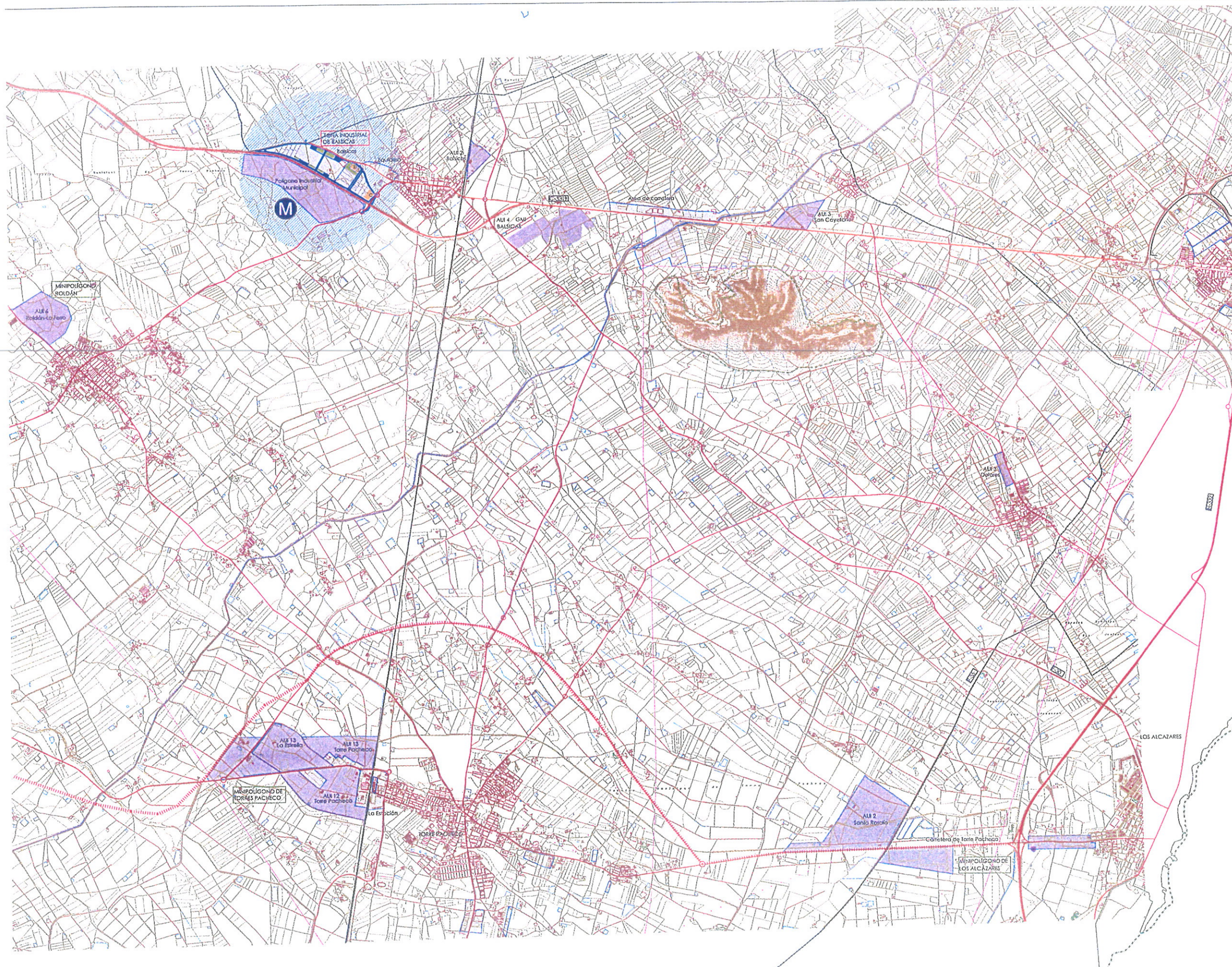
- Definición de actividades características de la Zona Industrial: equilibrio de la dotación de suelo para actividades agroindustriales entre El Jimenado, los polígonos locales, y oferta de suelo para actividades económicas relacionadas con el transporte, la autovía, y el entorno económico de Cartagena.
- El objetivo estratégico del documento sería el equilibrio entre la oferta necesaria en un punto actualmente tensionado, el desarrollo de otras áreas industriales de cercanía a los núcleos rurales, evitando su bloqueo, y la reserva de suelo para nuevas actividades en el medio – largo plazo.
- Relación con infraestructuras de accesibilidad territorial: conexión inmediata con la N-301, proximidad al futuro aeropuerto, futura vía Los Alcázares El Estrecho (Autovía de Alhama de Murcia – Cartagena)
- Delimitación del área de actuación y de reservas estratégicas, como un área integrada por las actuaciones existentes, una propuesta de suelo urbanizable sectorizado de 25 a 40 has, y el resto, suelo no sectorizado (propuestas para el Plan General). Limitación de nuevas aprobaciones por interés social.
- Infraestructuras básicas: enlace directo con la transformadora eléctrica de El Albujón, abastecimiento de agua, gas, saneamiento...
- Relación con el trazado del AVE: limitaciones de crecimiento, relaciones de visualización, impactos de ruido, etc.
- Preordenación de módulos de desarrollo (con criterios de faseado y flexibilidad para demandas variadas), Parques de Actividad y Sistemas Básicos de accesibilidad y zonas verdes. Ordenación de instalaciones existentes. Reserva de zonas de protección y mejora ambiental en el frente de la autovía, con una separación de 100 metros, aplicables a sistemas generales municipales.

2. Polígonos existentes y oferta en pedanías.

- Desarrollo faseado de los sectores más viables, en la línea actual de las actuaciones municipales.
- Reforzar el carácter de polo alimentario del municipio en estos polígonos, mediante la dotación de suelo de forma continua, servicios al transporte, suelo barato con densidades adecuadas, etc.
- Restringir las actuaciones dispersas, localizando los Parques de Acopio, si es necesario su desarrollo como áreas conectadas a polígonos, utilizando infraestructuras básicas y de accesibilidad comunes. Limitar las instalaciones a pie de camino en zonas de regadío.
- Mantener el nivel de calidad en urbanización y edificación de las últimas actuaciones privadas, fomentando, en la normativa municipal, la construcción de conjuntos unitarios de naves, con imagen adecuada a la visualización desde las autovías y carreteras.
- Potenciar las posibilidades del Recinto Ferial, como área industrial y de servicios.

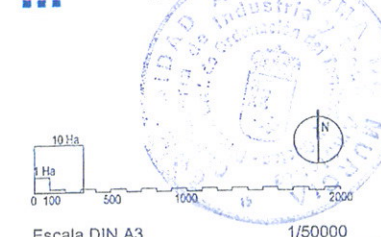
3. El desarrollo del nuevo suelo seguirá asimismo los criterios establecidos por las Directrices y P.O.T. del Litoral de la Región de Murcia.





- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIS
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Viarío existente o planeado
 - Viarío indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

El municipio está territorialmente estructurado al noroeste por Sierra Espuña y al sur por la Vega del Guadalentín.

Transversalmente está ordenado por las líneas de infraestructuras que se han implantado sucesivamente: la antigua carretera nacional, el ferrocarril, y la autovía del Mediterráneo. La riqueza productiva del terreno agrícola determina que el crecimiento del núcleo se haya mantenido en el norte de la vega, quedando ésta limpia de ocupaciones.

Se encuentra a solo 40 kilómetros de Murcia, y está situada entre las áreas de influencia de la capital y Alhama.

Valoración de la oferta

La mejor oferta de suelo planificado y urbanizado en el municipio está situada en las primeras fases del polígono de El Saladar, situado entre la autovía y la antigua carretera nacional, con un acceso directo desde la autovía.

El Saladar es una actuación municipal, desarrollada mediante la sociedad PROINVITOSA con el objetivo de generar suelo a precios contenidos. En el mismo área existen suelos de iniciativa privada.

El área de la Rambla de Lebor, al oeste del núcleo y situada entre la autovía y la carretera, es la segunda zona de oferta en reglada en el municipio, en proceso de consolidación. El ámbito es reducido pero bien comunicado.

El resto de la oferta de suelo está en suelo no regulado, disperso en el frente de la antigua carretera. Esta alineación discontinua se produce con cierta permisividad, sin generar excesivos problemas, en suelo no productivos y respetando las delimitaciones de la ley de carreteras.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible			Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
								Vacante	En obras	Total								
	58,42		28,42	12,00	18,00	28,42		2,14	3,34	5,49	40,42	24,93			7	10	10	13

Diagnóstico

La implantación de actividades sigue dos tendencias complementarias: implantación ordenada de actividades de carácter más industrial en el polígono de El Saladar, mientras sigue existiendo tensión de localización espontánea en el eje de la carretera, cada vez con un carácter más urbano.

El Saladar tiene, por localización y facilidad de crecimiento, posibilidades para convertirse en una zona de concentración industrial. El éxito de esta operación dependerá en todo caso de la continuidad de las políticas de contención de precios y de la generación activa de suelo, que limite en lo posible la ocupación del corredor de la carretera. El Ayuntamiento quiere seguir en esta zona una política de gestión blanda, que supondría una ordenación más coherente de esta zona, realista con las posibilidades municipales de gestión.

No existen tendencias fuertes de dispersión industrial en otras zonas del municipio.

Valoración de la demanda

La demanda en el municipio de Totana, como en el resto del eje del Guadalentín, sigue un ritmo de crecimiento elevado, rompiendo las tendencias de localización endógena tradicionales. Existen demandas para la localización de industrias de transformación hortofrutícola internas y demandas de actividades externas.

La oferta actual es, según el ayuntamiento, insuficiente para la demanda. El polígono de El Saladar sin embargo tiene una ocupación menor del 50%.

Necesidades y previsiones

- Mantener políticas de apoyo a la creación de suelo de precios moderados en El Saladar, evitando los procesos especulativos.

- Facilidades para la gestión de suelo.

- Obtener ayuda económica para la rehabilitación y la mejora en los frentes de carretera.

- Clasificar como suelo urbano industrial la zona de Rambla de las Peras (redactado Plan Parcial, sin aprobación definitiva)

Comarca Bajo Guadalentín

Población 1999 21.973

P. activa industrial 99 1.004

Planeamiento municipal vigente NORMAS SUBSIDIARIAS

Fecha de aprobación 26/12/1981

Planeamiento en revisión S

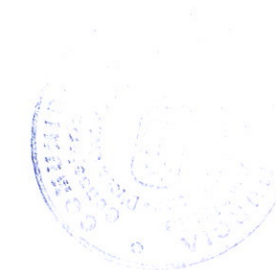
Fase de tramitación Aprobación Inicial

Observaciones sobre el Plan

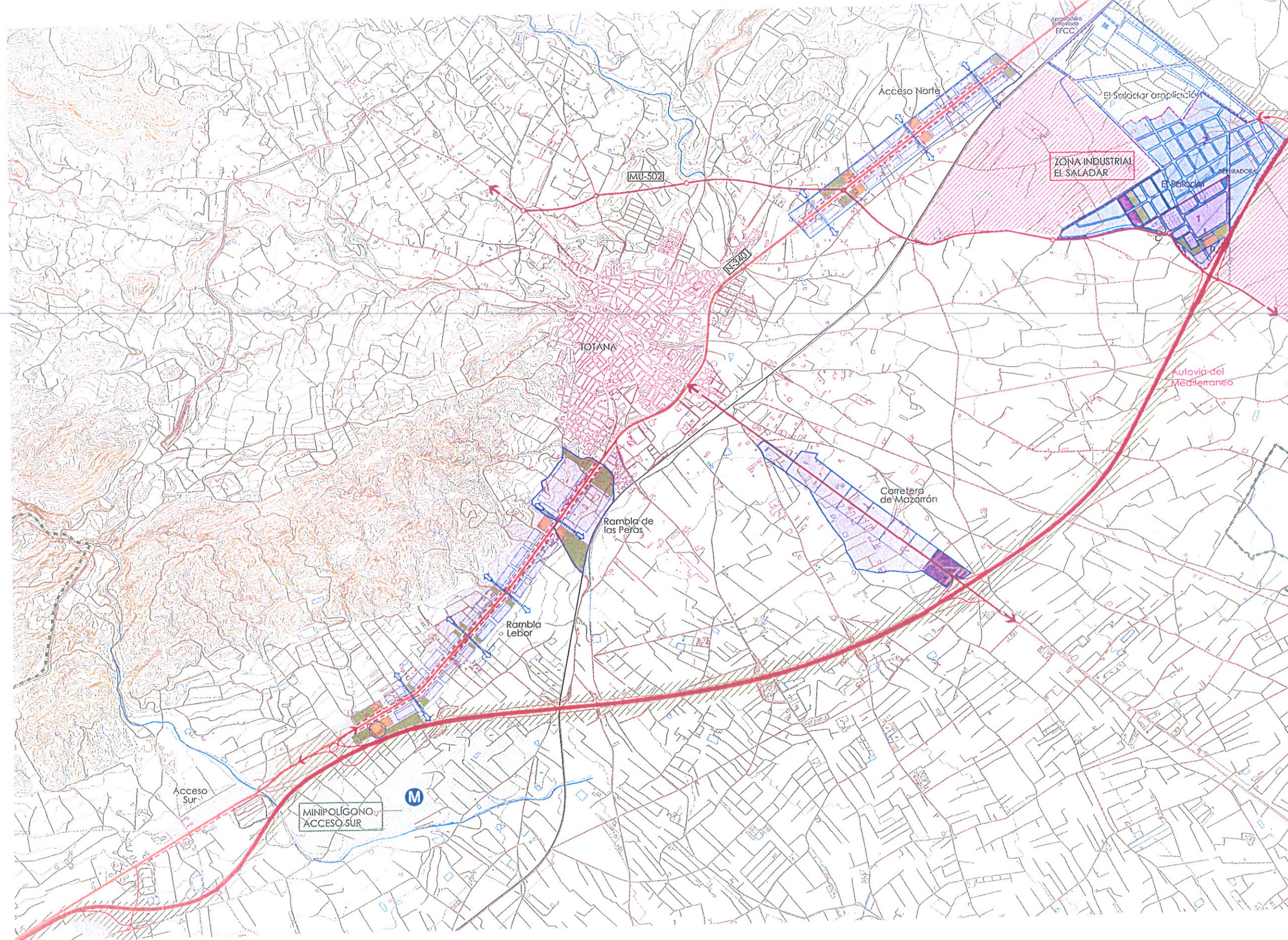
Aprobación Inicial 05/02/00. Aprobada Modificación SNU (R. 6/8/92) y Casco Antiguo. (R. 18/5/93) Pendiente de Texto Refundido.

Propuesta

1. Consolidar El Saladar como Zona Industrial en el corredor del Guadalentín, equilibrado en oferta y calidad con la Zona Industrial de Industrialhama y el CAEDI de Lorca.
2. Consolidar como Minipolígono el acceso oeste. Minipolígono de pedanía en El Peretón, como zona de servicios urbanos de pequeña escala.
3. Generar suelo de forma modular y sin retrasos. Mantener políticas de venta de parcelas condicionadas.
4. Apoyo de las acciones necesarias para la mejora en la ordenación del eje de la CN-340, ordenado como un eje suburbano con industria de servicios y escaparate, y en la entrada desde la autovía.
5. Reservas de suelo industrial en el entorno de El Saladar, a largo plazo.
6. Desde la autovía hacia el sur, preservar las zonas agrícolas de actuaciones industriales.



Zona
Industrial III



- Sistemas Territoriales**
- Autovía (exist / prop)
 - C. de 1er orden (exist / prop)
 - C. de 2º orden (exist / prop)
 - Ferrocarril
 - Áreas protegidas de usos industriales
 - Áreas o bandas de integración paisajística
 - Rambla
 - Límite Municipal
- Propuestas del modelo de suelo industrial**
- Delimitación de polígonos industriales
 - Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
 - Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
 - Áreas de reserva / * reserva estratégica
 - Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
 - Actuaciones integradas CAEDIS
 - Fases de actuación
 - Nuevas propuestas Municipales
 - Nuevas propuestas del Plan
 - Usos preferentemente mixtos: terciario + industrial + dotacional
 - Vialio existente o planeado
 - Vialio indicativo propuesto
 - Zona de servicios
 - Zonas verdes
 - Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
 - Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora
- Suelo Industrial común**
- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
 - Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
 - Industrias aisladas



Escala DIN A3 1/30000

Estructura municipal	Valoración de la demanda	Comarca	Valle de Ricote
	Se ha detectado una demanda muy escasa.	Población 1999	1.555
		P. activa industrial 99	185
		Planeamiento municipal vigente	NORMAS SUBSIDIARIAS
		Fecha de aprobación	26/10/1985
Valoración de la oferta	Necesidades y previsiones	Planeamiento en revisión	S
El suelo industrial es suficiente pero está sin desarrollar. El suelo industrial previsto en el planeamiento sería suficiente para cubrir las necesidades del municipio, pero está sin desarrollar.	No las hay. Cuando han existido contactos con alguna empresa para su posible instalación, se han realizado las gestiones oportunas para tratar de ubicarlas en el "PERI".	Fase de tramitación	Avance PG iniciado
		Observaciones sobre el Plan	
		Toma de conocimiento	Texto refundido de las Modificaciones 23/5/92. Modificaciones Posteriores

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo Ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante	En obras	Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	8,50		0,00	1,30	7,20	3,00		0,00	0,00	0,00	1,30	1,30			0	0	0	0

Diagnóstico

Las zonas industriales próximas al núcleo de Villanueva sólo atraerían instalaciones muy ligadas al casco y de pequeña entidad.

Las perspectivas del "PERI" pueden ser mayores dada su proximidad a Archena por lo que en función de la iniciativa municipal para desarrollarlo podría atraer parte de la demanda existente en Archena y a un precio más razonable (1500-2000 ptas/m2).

A tener en cuenta el entorno próximo a la carretera Mula-Archena en las proximidades del enlace con la circunvalación de Archena, donde se piensa ubicar una empresa conservera sobre SNU, vía artículo 16.3.

De producirse este hecho parece razonable proceder a una revisión de la ubicación del suelo industrial pudiendo favorecerse en el entorno de la conservera y ajustando la delimitación del PERI.

Propuesta



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

Estructura municipal

El municipio cabecera de la comarca del Altiplano está fuertemente estructurado por la relación con Villena, en la Comunidad Valenciana, y Jumilla, y muy aislado del centro regional.

La actividad productiva se ha asentado, con mucha potencia, en los bordes urbanos, utilizando los frentes de carretera como fachada e infraestructura de acceso. Así, en el eje este - oeste y reforzado por la propia organización orográfica, se encuentran los grandes polígonos del municipio, de crecimiento lineal.

La relación con Albacete y con la comarca oriental, al sur, es mucho más débil, dada su escasa densidad de población y dinámica.

Valoración de la oferta

La oferta de suelo industrial de Yecla está localizada entre los dos extremos este y oeste del núcleo.

Area oeste, salida de la carretera de Jumilla:

- Se trata de la primera zona de desarrollo industrial del municipio, y en parte está consolidado como suelo urbano. Es una zona densa y con pequeñas parcelas, que ha crecido en el frente de carretera, actualmente se continúan ejecutando mejoras de la urbanización en algunos sectores.

- La oferta de los sectores existentes en el oeste (Carretera de Jumilla Urbano, Urbayecla I y II, Ctra. de Jumilla Norte, Industrial Oeste...) es muy escasa, y tiene unas características totalmente urbanas.

Area este, salida de la carretera de Villena:

- En los frentes de la carretera de salida a la Comunidad Valenciana se han establecido las industrias más dinámicas de Yecla, fundamentalmente orientados a la fabricación de muebles. En el corredor se ha formado un espacio de industrias escaparate, con buenas instalaciones, pero de crecimiento un tanto desordenado y fundamentalmente lineal.

- A esta dinámica se ha unido el desarrollo de polígonos ordenados (Las Teresas, la Herrada), que conforman la zona como el espacio más potente de desarrollo industrial del municipio, en el que actualmente se percibe un buen nivel de calidad, y uno de los más activos de la Región.

- Además del desarrollo en polígonos, entre la ciudad y la circunvalación existen industrias dispersas establecidas en suelos urbanizables y no urbanizables. Los sectores delimitados no se han desarrollado, continuando la implantación de empresas de menor calidad, afectadas incluso por la rambla.

Valoración de la demanda

La demanda de suelo en Yecla es elevada y se mantiene de forma continua. Se requiere suelo para ampliaciones de empresas de dimensiones medias, existiendo un sector industrial de mayor entidad que en el resto de la Región.

El ayuntamiento se muestra preocupado por la imposibilidad de responder al nivel de demanda, a pesar de las actuaciones recientes. Las nuevas empresas buscan un espacio de buena calidad, a pesar de que durante mucho tiempo no se ha distinguido entre la localización en polígono o en frente de carretera, dada la excelente accesibilidad y visibilidad.

La demanda de Yecla sigue características de cluster industrial en el sector del mueble y madera.

Necesidades y previsiones

El Ayuntamiento de Yecla ha justificado siempre la dispersión de implantaciones industriales a lo largo de las carreteras en base a la falta de suelo urbanizado industrial, la lentitud de los procesos de planeamiento. Además, se podría añadir las especiales características de las empresas del mueble, que buscan situaciones de fachada escaparate para la instalación de puntos de exposición y venta.

- Las previsiones de crecimiento industrial del Ayuntamiento, que está revisando el Plan General, están localizadas en el entorno de la carretera de Villena, ampliando los polígonos de Las Teresas y La Herrada. En el extremo oriental, en contacto con el municipio de Villena, se delimita un área para actividades industriales contaminantes.

- En la intersección de ésta carretera con la circunvalación se localizará un área mixta comercial e industrial.

- El área oeste de la carretera de Jumilla necesita actuaciones de mejora urbana y la consolidación como un espacio de oferta local - urbana.

- El Plan prevé delimitaciones de suelo para actividades de carácter terciario y mixto industrial la zona de salida al eje Yecla - Pinoso - San Javier

Sin embargo, la previsión de mayor contenido territorial es el trazado de la autovía Villena - Yecla - Jumilla, que articulará el interior de las comunidades valenciana y murciana. La ausencia de un trazado definitivo hace difícil la previsión del impacto sobre la estructura del municipio. Se están manejando como alternativas el desdoblamiento de la carretera actual o el trazado al sur, en la zona del Hondo del Pozo.

Comarca

Altiplano

Población 1999

28.772

P. activa industrial 99

6.275

Planeamiento municipal vigente

PGOU

Fecha de aprobación

01/10/1984

Planeamiento en revisión

S

Fase de tramitación

Avance PG Iniciado

Observaciones sobre el Plan

Iniciada la revisión y adaptación a la nueva Ley del Suelo.

Parque de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	Grado de urbanización (Has)	Correcta	Deficiente	Sin urb. (no desarrollado)	Sup.Gest (Has)	Suelo ind. ocupado y disponible (Has)	Bruto disponible Vacante, En obras Total	Bruto urbanizado Total	Bruto ocupado Total	Demanda estimada de suelo bruto	Superficie bruta (Has)	2001_2006	2006_2011	2011_2016	2016_2021
	405,94		46,00	113,35	246,59	184,42		2,86 0,00 2,86	159,35	56,49			48	62	64	80

Diagnóstico

Propuesta



Análisis, diagnóstico y propuestas en municipios

El tejido industrial de Yecla se reparte básicamente entre dos localizaciones: la carretera de Jumilla, primera zona industrial de la ciudad, especializada en la industria del mueble y auxiliares y la carretera de Villena, dedicada a la industria escaparate y a la venta directa.

La zona de la carretera de Jumilla necesita completar la reurbanización de las antiguas áreas industriales, también para la propia imagen urbana, orientándose a la consolidación de actividades básicas locales. Las últimas actuaciones están prácticamente vendidas, y no constituyen oferta de entidad territorial.

Todo el área de actividades económicas del este y sudeste es un espacio de actividades de interés local y regional:

- Forma un tejido industrial en proceso de cualificación, a pesar de su origen espontáneo.
- Mantiene un elevado nivel de integración interregional, por encima de la integración en la comarca del Altiplano y la Región de Murcia.
- El área tiene facilidad para la ampliación por fases, sin problemas topográficos o de impacto en el entorno.
- El área necesita integrar mejor la carretera de Villena, en cuanto a su funcionamiento, accesos, e imagen de calidad empresarial.

El trazado de la autovía puede tener un efecto clave en el desarrollo de todo el área de la carretera de Villena, y en general, en la actividad económica de Yecla

- La alternativa de desdoblamiento de la carretera fortalecería el efecto de fachada, pero plantearía problemas funcionales y es de difícil viabilidad, dada la limitación del ámbito.
- El trazado al sur, alejado del núcleo, es una solución técnicamente más sencilla, quizás con mayor nivel de inversiones, pero plantearía en las empresas la pérdida del factor de fachada, muy valorado actualmente.

El objetivo de la propuesta es consolidar la situación de la actividad industrial en Yecla y la calidad del parque de suelo, mejorando la integración en la Región de Murcia y el papel de nexo con la Comunidad Valenciana.

1. Establecer los impactos de las alternativas de trazado de la futura autovía sobre la localización de empresas y su desarrollo.

- El actual modelo de localización de empresas escaparate en el corredor de Villena se verá transformado en el caso de que el trazado de la nueva autovía transcurra por el sur. La pérdida de la situación de fachada puede hacer perder interés por éste espacio, y en algunos casos, en consecuencia, por Yecla.
- Es posible entonces actuar en una doble línea: fortalecer el área de Las Teresas y La Herrada como un área empresarial cualificada, y /o reservar suelo para la formación de un nuevo polo en relación con la entrada desde la autovía.

2. Mantener el nivel de ordenación de suelo adquirido en Las Teresas y mejorar, desde la administración regional, la tramitación de suelo, acelerando los procesos urbanísticos.**3. Zona Oeste, carretera de Jumilla.**

- Integración de los frentes de carretera en un espacio urbano de calidad empresarial, como eje de acceso desde Jumilla, y soporte de actividades de servicios locales.
- Incluir en Programas de Rehabilitación.
- Potenciar el conjunto como espacio de polígonos locales, de servicios, atrayendo las demandas de talleres, pequeñas empresas, etc. En segunda línea, en las nuevas extensiones propuestas por el Plan, localización de actividades relacionadas con el entorno agrícola, evitando la dispersión.
- Mejorar el nivel de equipamientos.

5. Zona este, carretera de Villena.

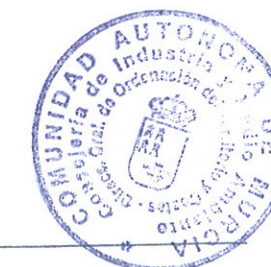
- Zona Industrial para la localización de actividades económicas de mayor entidad del municipio.
- Ordenar el conjunto aplicando la normativa de áreas de protección y mejora ambiental: reserva de un 25% de suelo para zonas verdes e instalaciones ambientales (15% sistemas generales y 10% sistemas de Plan Parcial). Estructurar el conjunto con preordenación de franjas verdes transversales a la carretera, accesos en peine, zonas de servicios, etc.
- Ordenar también una estructura viaria secundaria, alternativa al eje central, con continuidad entre los polígonos sección suficiente.
- Se trata de mantener el nivel de calidad adquirido en los paquetes de suelo desarrollados, evitando la dispersión de instalaciones a lo largo de la carretera, con prohibición de nuevas implantaciones.
- En su lugar, desarrollo de un Parque Empresarial unitario, con un espacio central de alta calidad que sustituya el efecto fachada de la carretera. Ordenar el centro como espacio común representativo y de alta calidad ambiental, visible y accesible de forma rápida. Incluir dotaciones comerciales, de servicios, aparcamientos, oficinas, zonas verdes.
- Establecer un Plan de Infraestructuras integrado del conjunto.
- Establecer un Programa de Actuación, con el apoyo de las consejerías pertinentes, para el desarrollo de la zona calificada como de actividades contaminantes.

- En Las Teresas no programado, actuar con una estructura interna, articulando la nueva zona comercial y un eje interno, alternativo a la circunvalación, que integre la zona hacia la salida de Caudete

- Ordenar y urbanizar el conjunto de naves dispersas de los sectores cercanos al núcleo. No permitir nuevas implantaciones.

6. Establecer en el entorno de la carretera de Yecla – Pinoso – San Javier un área de reserva, como posible futura entrada desde la autovía.

- El área puede ser el motor de conexión entre actividades de Yecla, la zona de Villena, las tendencias del eje a San Javier, articulado por Santomera, como eje de relación con la costa, y Jumilla.
- Integrar las delimitaciones de suelo del Plan General, estableciendo un área de reserva y prohibición de implantaciones a lo largo de la carretera. El área integrará nuevas actividades económicas y dotacionales, junto con los espacios residenciales propuestos por el Plan.



Sistemas Territoriales

- Autovía (exist / prop)
- C. de 1er orden (exist / prop)
- C. de 2º orden (exist / prop)
- Ferrocarril
- Viario existente o planeado
- Viario indicativo propuesto

- Áreas protegidas de usos industriales
- Áreas o bandas de integración paisajística
- Rambla
- Limite Municipal
- Zona de servicios
- Zonas verdes
- Equipamiento S:social C:comercial D:deportivo
- Instalaciones de abastecimiento de agua o depuradora

Polígonos del modelo de suelo industrial

- Delimitación de polígonos industriales
- Áreas objetivo / Áreas de reserva y ampliación
- Áreas en desarrollo a consolidar / áreas de ampliación
- Áreas de reserva estratégica
- Áreas de reserva para dinámicas de crecimiento del s. industrial a largo plazo
- Actuaciones integradas CAEDIs
- Fases de actuación

Suelo Industrial común

- Áreas industriales existentes o planificadas por los Ayuntamientos
- Áreas con propuesta de desclasificación o limitación de crecimientos
- Industrias aisladas

