

I. Comunidad Autónoma

1. Disposiciones generales

Consejería de Política Territorial y Obras Públicas

10904 DECRETO número 46/1995, de 26 de mayo, por el que se aprueban definitivamente las directrices de ordenación territorial de la Bahía de Portmán y de la Sierra Minera.

Para regular todo el proceso de ordenación de los múltiples intereses y usos del territorio y de los sujetos públicos que actúan en el mismo (grandes infraestructuras, inversiones públicas en el territorio, instalaciones privadas de interés público, ordenación de los recursos naturales), se requieren ámbitos de planificación superiores al meramente municipal y técnicas jurídicas distintas a la simple vinculación plan-propiedad privada y, en última instancia, una organización administrativa capaz de superar las limitaciones de los entes locales y, sobre todo, apta para imponer una coordinación a las actuaciones autonómicas y estatales en el territorio.

La técnica jurídica de las Directrices de Ordenación Territorial, al amparo de la Ley 4/1992, de 30 de julio, de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia, responde a esas exigencias de una ordenación territorial integral, en la que se definan los usos globales del territorio que permita su racional distribución en el espacio, para dar respuesta a las exigencias que demanda la sociedad.

Los objetivos de Directrices de Portmán y de la Sierra Minera se centran en dar una solución integrada a los problemas de desarrollo económico y social, protección del medio ambiente y ordenación territorial y urbanística de la zona en cumplimiento de lo acordado por el Consejo de Gobierno en su acuerdo de iniciación de las Directrices de Portmán y de la Sierra Minera se han elaborado con plena compatibilidad con el Plan de Ordenación de Recursos Naturales de Calblanque, Peña del Águila y Monte de las Cenizas, estableciendo al respecto en todas las actuaciones del ámbito de las Directrices criterios de compatibilidad y de programación coordinada, sin perjuicio del posterior desarrollo de dichas actuaciones a través de otros programas específicos, planes especiales de infraestructura y planes urbanísticos.

La elaboración de estas Directrices se ha fundamentado en un amplio análisis de datos relativos al medio físico, al sistema de asentamientos, al sistema socioeconómico, al sistema de transportes y comunicaciones y a las infraestructuras básicas del territorio.

El procedimiento seguido para la elaboración de las Directrices conforme a lo previsto en los artículos 33 y siguientes de la Ley de Ordenación y Protección del Te-

ritorio ha sido de gran complejidad e incluye dos informaciones públicas, varios trámites de audiencia a Ayuntamientos afectados y Organismos Estatales y Autonómicos y tres acuerdos del Consejo Asesor de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Resulta clara la necesidad de una organización administrativa capaz de superar las limitaciones de los entes locales y, sobre todo, apta para imponer una coordinación a las actuaciones de las tres Administraciones, estatal, autonómica y local, con posibilidad, incluso, de participación de los particulares o de sociedades privadas en la Entidad que se constituya.

En relación con la necesidad de una organización adecuada para gestionar la ordenación integral de la Bahía de Portmán y de la Sierra Minera, hay que tener en cuenta, al menos, lo siguiente:

1.º) Se trata de una actuación compleja en la que, necesariamente, por razones del ejercicio de competencias que son irrenunciables, tienen que intervenir la Administración del Estado, la de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y los Ayuntamientos de La Unión y Cartagena.

2.º) Las actuaciones concretas propuestas en las Directrices de Ordenación Territorial se refieren a dos ámbitos físicos: una zona amplia que comprende el Área Turística del Mar Menor y otra que se centra en la Bahía de Portmán y en su cuenca visual, en la que se desarrollarán las actuaciones urbanísticas más importantes.

3.º) Estas actuaciones urbanísticas no son concebibles sin que, previa o simultáneamente, se lleven a cabo las de dragado de la Bahía y regeneración de la Sierra Minera en la vertiente de la Bahía. Las tres actuaciones, de ordenación urbana (fundamentalmente municipal), de dragado de la Bahía de Portmán (estatal), y de regeneración de la Sierra Minera (fundamentalmente autonómica) se interrelacionan y vienen a constituir el centro o núcleo fundamental de la ordenación territorial propuesta en las Directrices. El resto de las actuaciones en infraestructura se plantea con cierta autonomía y está orientado, fundamentalmente, a integrar la zona de la Bahía en la más amplia del Área Turística del Mar Menor.

Los tres aspectos reseñados resultan indispensables a efectos, sobre todo, de la programación y financiación de las obras de infraestructura que tendrán que ser previstas en los convenios a celebrar entre las Administraciones y, en su caso, entre la Administración y los particulares.

Las relaciones de las Administraciones dan lugar a la formalización de dos instrumentos:

Un convenio de colaboración entre la Administración del Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y los Ayuntamientos de La Unión y Cartagena, a formalizar conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Y un consorcio de ordenación territorial y urbanística, constituido por las mismas Administraciones Estatal, Autonómica y Local, para la gestión del convenio de colaboración, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 de la misma Ley 30/92, en el que podrán participar los particulares. Se regulará, además, por lo previsto en la Legislación de Régimen Local y en los artículos 12, 13 y 14 del Reglamento de Gestión Urbanística.

La aprobación del Estatuto de este consorcio debe verificarse en el propio convenio de colaboración, de modo que los dos instrumentos —convenio y consorcio—, que integran la regulación de las relaciones de las Administraciones Estatal, Autonómica y Local para la gestión de la ordenación territorial y urbanística en la Bahía de Portmán y de la Sierra Minera, se contemplen unitariamente.

Simultáneamente a las Directrices se ha tramitado el Programa de Actuación Territorial de la Cuenca Visual de la Bahía de acuerdo con lo previsto en el artículo 25 de la Ley 4/1992 y se incluyen en el presente Decreto como actuaciones de interés regional las recogidas en el Programa de Actuación Territorial de la Bahía y que se detallan pormenorizadamente en el Proyecto de Directrices.

En su virtud, a la vista de la Resolución de aprobación provisional de las Directrices de Portmán y de la Sierra Minera y a propuesta de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión de 26 de mayo de 1995.

DISPONGO

Artículo 1.

Se aprueban definitivamente las Directrices Subregionales de Portmán y de la Sierra Minera que afectan a los términos municipales de La Unión y Cartagena, conforme a lo tramitado y resuelto provisionalmente por la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

Artículo 2.

Se aprueba, asimismo, el Programa de Actuación Territorial de la Cuenca Visual de la Bahía, al amparo de lo previsto en el artículo 37 de la Ley 4/1992, que incluye una relación de actuaciones y de organismos encargados para su realización y evaluación económica que sean tenidos en cuenta en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma y en cualquier otro instrumento de Planificación Económica así como en las previsiones que la Administración Regional suministre al Gobierno de la Nación a los efectos de lo establecido en el artículo 131.2 de la Constitución.

Artículo 3.

Se declaran actuaciones de interés regional, en función de las ventajas que las mismas han de reportar en el ámbito de la economía, la conservación del Medio Ambiente y los objetivos generales de ordenación del territorio, el conjunto de las actuaciones recogidas en el programa de actuación territorial de la Bahía que se detallan pormenorizadamente en el proyecto de Directrices que se aprueba y globalmente a continuación:

- Regeneración de la Bahía.
- Restauración ambiental de la Sierra.
- Puerto deportivo y pesquero.
- Conexión con infraestructuras básicas.
- Depuración.
- Tratamiento de ramblas.
- Desarrollo urbanístico del área turística.

Artículo 4.

La Administración de la Comunidad Autónoma promoverá un Convenio de Colaboración con las Administraciones Estatal y Local, en el plazo fijado en el proyecto de Directrices. El Convenio incluirá los estatutos del Consorcio de Ordenación del Territorio y Urbanismo que deberá crearse para la ejecución del mismo.

Disposición transitoria

Los instrumentos de planeamiento general de los municipios de La Unión y Cartagena deben adaptarse a estas Directrices en el plazo de un año desde la entrada en vigor del presente Decreto en el ámbito y actuaciones previstas en la Cuenca Visual de la Bahía, y para el resto del territorio y actuaciones se establece un plazo de adaptación de los planeamientos municipales afectados de tres años.

Hasta tanto se lleve a cabo dicha adaptación, las determinaciones de las Directrices prevalecerán sobre las del planeamiento municipal.

Disposición final

1. Se faculta al Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, en el ámbito de sus competencias, para el desarrollo de este Decreto así como para la elaboración de un Texto Refundido de las Directrices que recoja las modificaciones introducidas en la aprobación provisional y las derivadas del presente Decreto de Aprobación Definitiva.

2. El presente Decreto entra en vigor el día siguiente al de su publicación, conjuntamente con la normativa del proyecto de Directrices aprobada provisionalmente, en el "Boletín Oficial de la Región de Murcia".

Dado en Murcia a veintiséis de mayo de mil novecientos noventa y cinco.— La Presidenta, **María Antonia Martínez García**.— El Consejero de Política Territorial, **Ramón Ortiz Molina**.

ANEXO:

DIRECTRICES Y PROGRAMA
DE ACTUACIÓN TERRITORIAL8. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL MEDIO
FÍSICO.

8.1.- Ordenación de los espacios verdes.

1.1.- Objetivos y Criterios.

1.1.1.- Las Directrices consideran que las inversiones en mejora ambiental, son el mejor aliciente para la revalorización del territorio y el activo principal para un asentamiento turístico cualificado.

1.1.2.- El Sistema de Espacios Verdes articula distintas áreas que permaneciendo fuera del proceso urbanizador presentan valores de interés naturales, ambiental y paisajístico que son preservados y protegidos.

La continuidad de estos espacios de interés permitirá su puesta en valor de forma conjunta y evitará la presión urbanizadora y antrópica sobre elementos aislados y su degradación ambiental consiguiente.

1.1.3.- Para los espacios naturales protegidos de especial valor se propone su conservación integral con acciones encaminadas al disfrute ordenado de sus recursos, que posibiliten el fomento de un turismo cualificado dentro de la línea calificada como turismo ecológico.

Para las demás áreas de alto valor natural y paisajístico se fijarán criterios de protección para conservar sus valores ambientales.

Las áreas de integración ambiental constituyen el nexo de unión entre las anteriores, dándoles continuidad física, diversidad y soporte para la globalidad del sistema y en consecuencia favorecer su conservación y gestión.

1.1.4.- Las áreas degradadas por las actividades extractivas se restaurarán con criterios ecológicos y paisajísticos para su incorporación al sistema de espacios verdes.

1.1.5.- Los promontorios singulares del Campo de Cartagena en el ámbito de las Directrices quedan protegidas por su interés paisajístico como hitos del territorio.

1.1.6.- El pasillo verde ferroviario potenciará la liberación de vistas entre la Autovía de La Manga y la posible prolongación de FEVE, y apoyará los itinerarios cicloturísticos entre núcleos del Arco Sur del Mar Menor.

1.1.7.- Se potenciará el disfrute del sistema de espacios verdes mediante actuaciones que faciliten la comprensión del medio y la realización de actividades de carácter cultural-científico y otras de ocio y esparcimiento.

1.1.8.- Se establecerán unos criterios mínimos comunes a desarrollar por los planeamientos municipales para orientar la regulación de usos y actividades en suelo no urbanizable en función de las características intrínsecas de cada área del sistema de espacios verdes.

1.2.- Directrices de Ordenación.

DIRECTRICES GENERALES.

1.2.1.- Las actuaciones de mejora ambiental y revegetación reconducirán las áreas donde se apliquen a su situación primigenia o a otros estados de equilibrio más evolucionados.

La revegetación se realizará mediante especies arbóreas y arbustivas seleccionadas por criterios ecológicos y/o paisajísticos.

1.2.2.- Las actividades científico-culturales se permiten con carácter general siempre que se evite la modificación del medio y las posibles edificaciones e instalaciones de apoyo, de cierta envergadura, deberán integrarse en el contexto perceptual en que se inscriben.

1.2.3.- Se permite con carácter general las actividades de excursionismo, recreo concentrado e itinerarios cicloturísticos, siempre que las infraestructuras o acondicionamientos necesarios se realicen de forma cuidadosa y queden integrados en el paisaje.

1.2.4.- Los campamentos de turismo, camping y la acampada libre quedan prohibidos dentro del Sistema de Espacios Verdes.

1.2.5.- Para actividades de caza y pesca se seguirán las reglamentaciones de índole nacional y autonómica que las regula.

1.2.6.- Se prohíbe la circulación campo a través con vehículos a motor en las áreas del Sistema de Espacios Verdes.

1.2.7.- Para la implantación de nuevas vías de transporte y líneas de tendido aéreo y subterráneo en estas zonas, se exigirá la correspondiente Evaluación de Impacto Ambiental.

1.2.8.- Dentro del Sistema de Espacios Verdes queda prohibida la instalación de vertederos de residuos urbanos e industriales y el vertido de escombros.

1.2.9.- El planeamiento municipal fijará las condiciones urbanísticas para la implantación de instalaciones vinculadas a la ejecución, servicio y mantenimiento de la obra pública. Igualmente se hará en las instalaciones de utilidad pública e interés social que sólo se permitirán cuando sean equipamientos comunitarios de apoyo a las actividades propias de estas zonas. Con carácter general se prohíben industrias, almacenes agrícolas y viviendas salvo en los núcleos rurales y en aquellas áreas donde expresamente se permitan.

1.2.10.- En aras a disminuir la presión urbanística de las áreas turísticas sobre el Sistema de Espacios Verdes, la materialización de los aprovechamientos urbanísticos (Portmán, ampliación de Atamaría, Los Belones y Cala Reona) llevará aparejado la cesión a la Administración de los espacios verdes colindantes en igual cuantía que las áreas reclasificadas y en los ámbitos señalados en las Directrices de Ordenación de las Áreas Turísticas.

1.2.11.- Se impulsarán políticas activas para la incorporación al dominio público de la mayor cantidad de terrenos del Sistema de Espacios Verdes y con carácter

prioritario de las áreas de mayor valor natural.

1.2.12.- Para evitar los posibles riesgos provenientes de la existencia de numerosos pozos de la minería tradicional de la Sierra, se procederá con carácter general a la construcción o reparación de los brocales de estos pozos y otras medidas de seguridad que eliminen riesgos de daños físicos para residentes, turistas, excursionistas y visitantes en general.

Con carácter preferente estas actuaciones se llevarán a cabo en las áreas que vayan pasando a dominio público y las que estén próximas a los núcleos y áreas turísticas.

La Administración competente adoptará las medidas oportunas para la realización de estas actuaciones procurando hacer efectiva la participación de los propietarios de suelo y empresas explotadoras de la minería.

PARQUE REGIONAL DE CALBLANQUE, PEÑA DEL ÁGUILA Y MONTE DE LAS CENIZAS

1.2.13.- Los límites del Parque Regional de Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila son los establecidos en la Ley 4/92 de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia, en tanto no se modifiquen por Ley de la Asamblea Regional.

Asimismo de conformidad con la citada Ley que permite al Plan de Ordenación de Recursos Naturales (P.O.R.N.) delimitar con precisión el ámbito de Peña del Águila y Monte de las Cenizas, las Directrices proponen en esa zona la delimitación del ámbito territorial del Parque que coincide con la del P.O.R.N. incorporando al citado parque la ladera Sur de Peña del Águila desde la carretera de los Belones hasta el Área Turística de Portmán, al este del Cabezo del Engarbo, que en el documento aprobado inicialmente se incluía en la propia Área Turística de Portmán. Igualmente, ya fuera del entorno de Peña del Águila y Monte de las Cenizas, las Directrices proponen en consonancia con el P.O.R.N.: los nuevos límites del Parque que suponen ligeras modificaciones respecto a la delimitación que recoge la Ley 4/92:

- Pequeña ampliación en Cala Reona.
- Ajuste del límite Norte en Calblanque, desde la línea de prolongación de FEVE recogida en el Plan Especial al camino paralelo por el Sur a la actual autovía de La Manga, a excepción de la zona de Garcí-Pérez donde el límite se ajusta al trazado de la prolongación de FEVE.
- Exclusión del Parque de los núcleos de Las Barracas y el Corralón, siguiendo el límite del camino del Corralón a Juncos.
- Ampliación del Parque en la vertiente oriental de las estribaciones Sur de Pico Ponce y al Norte de Peña del Águila.
- Ajuste en la delimitación del Parque a la ampliación de nueve hoyos del Campo de Golf de Huerta Calesa.
- Exclusión al Oeste de Peña del Águila (Escombreras de la Cantera Tomasa en Peña del Águila).

1.2.14.- El P.O.R.N. determinará las limitaciones

generales y específicas con respecto a los usos, atendiendo a los recursos naturales de los espacios y las especies a proteger.

El P.O.R.N. incorporará en el Parque Regional el Área Turístico-Ambiental del piedemonte de Cenizas (hasta el camino del Faro de Portmán) de modo que sin perjuicio de su utilización como Zona de Uso Intensivo permita los usos, densidades y demás determinaciones señaladas en el Capítulo 2.2.- Directrices de Ordenación de las Áreas Turísticas para el **ÁREA TURÍSTICA DE PORTMÁN**, con la delimitación de la documentación gráfica de las Directrices coincidente con la Zona de Uso Intensivo anteriormente citada.

Dentro del Parque la normativa del P.O.R.N. posibilitará las actuaciones señaladas por las Directrices: Reserva para prolongación de FEVE a Cabo de Palos y La Manga, itinerarios cicloturísticos, actuaciones sobre el patrimonio cultural, equipamientos para el ocio y el turismo, etc.

1.2.15.- Hasta tanto se apruebe por Ley la modificación del límite de Parque Regional para ajustarlo a la propuesta que conjuntamente se recoge en las Directrices y el P.O.R.N., el régimen transitorio de los espacios de ampliación del Parque será el previsto para la zona correspondiente del P.O.R.N.

Las áreas excluidas del Parque que se mantienen en el ámbito del P.O.R.N. tendrán el régimen de protección previsto en las zonas correspondientes del P.O.R.N. concordantes con las asignadas a las Directrices: Zona de Restauración Ambiental y Paisajística en las escombreras en Peña del Águila; Área de Integración Ambiental y Paisajística en el entorno de Barraca y Corralones y Pasillo Verde en el entorno de Garcí-Pérez, así como ampliación de Campo de Golf en Huerta Calesa que pasa a la Zona de Golf de Atamaría, de conformidad con la documentación gráfica refundida de las Directrices.

RESTO DEL ÁMBITO DEL PLAN DE ORDENACIÓN DE RECURSOS NATURALES

1.2.16.- El límite Norte del P.O.R.N. será la Zona de Uso Minero definida en las Directrices coincidente con la línea divisoria de cuencas en las estribaciones de la Sierra Minera que al Norte descenden hacia el Llano y hacia el Sur al Espacio Turístico de los Belones, sin perjuicio de los reajustes mínimos que pudieran producirse como consecuencia de un tratamiento conjunto de las escombreras de la Cantera Tomasa desde Peña del Águila hasta la carretera del Llano. Estos reajustes permitirían ampliar el límite del P.O.R.N. en el mismo sentido que lo hiciera el Área de Restauración Ambiental y Paisajística de las Directrices.

1.2.17.- Las áreas incluidas en el ámbito de P.O.R.N. fuera de la delimitación propuesta para el Parque, recogidas en las Directrices como zonas restantes entre la línea límite del ámbito del P.O.R.N. grafada en las Directrices y el límite propuesto para el Parque Regional, son las siguientes:

- Zona al Oeste de Peña del Águila (Escombreras de Peña del Águila) calificada como Área de Restauración Ambiental y Paisajística en las Directrices.

- Área en el entorno del Pantano Lirio y la Primavera calificada como Área de Integración Ambiental en las Directrices con una función similar en las Directrices y el P.O.R.N. consistente en establecer la conexión ecológica y ambiental entre el Parque y el Paisaje Protegido del Cabezo del Sabinar permitiendo la integración de ambos espacios y la mejora de su conservación y funcionalidad.

- Franja forestal en el sector Sur del Condominio 16 del Plan Parcial Atamaría calificada con el régimen Urbanístico del Plan Parcial en vigor dentro de las áreas turísticas de las Directrices reconducidas en el P.O.R.N. a Zona Verde de Cesión (E.Z.V.)

1.2.18.- Las áreas de las Directrices comprendidas entre el límite propuesto para el Parque Regional y la línea límite del P.O.R.N. quedan sujetas en su regulación al Plan de Ordenación de Recursos Naturales con las limitaciones generales y específicas que considere oportunas, atendiendo a los recursos naturales de los espacios y especies a proteger, si bien deben satisfacerse los criterios, objetivos y normas previstas en las Directrices según la zona en que se incluyan.

1.2.19.- En las Áreas de Integración Ambiental y de Restauración Paisajística de las Directrices incluidas en el P.O.R.N. el instrumento de planificación de los recursos naturales y de los que en el desarrollo del mismo se desarrollen posibilitarán en su regulación los objetivos, funciones y normas previstas en las Directrices (apartados 1.2.24. a 1.2.27. y subcapítulo 2 del capítulo 8 de las Directrices de Ordenación del Medio Físico).

En concreto en el Área de Integración Ambiental que constituye el pasillo anexo de unión entre el Parque y el Cabezo del Sabinar la normativa del P.O.R.N. concordante con las Directrices imposibilitará el uso extractivo incompatible con la finalidad de conexión ecológica y ambiental y con el desarrollo de los espacios turísticos colindantes.

PAISAJES PROTEGIDOS

1.2.20.- Para estos espacios (Cabezo de San Ginés y Cabezo del Sabinar) habrá de realizarse el correspondiente Plan de Ordenación de Recursos Naturales, señalado en la Ley 4/92 de Ordenación, cuya delimitación se ajustará al ámbito territorial señalado en las Directrices.

El P.O.R.N. establecerá las limitaciones generales y específicas para los usos, atendiendo a los recursos naturales de los espacios y especies a proteger.

ÁREAS DE ALTO VALOR NATURAL Y PAISAJÍSTICO

1.2.21.- Se propiciarán exclusivamente las actividades de preservación y las de mejora puntual del ecosistema en grado mínimo.

1.2.22. Se prohíben las actividades extractivas de cualquier tipo.

1.2.23.- La zona de alto interés natural ubicada en el Área Turística de Portmán, al pie de la ladera Sur de Peña del Águila, grafiada en el plano de sistema de espacios verdes se excluirá de cualquier uso edificable, mante-

niéndola en su estado natural y con los mismos criterios de preservación del resto de estas zonas de interés.

ÁREAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

1.2.24.- En éstas áreas se potenciará el mantenimiento del estado de vegetación actual con un criterio de conservación activa que permita actuaciones selectivas de revegetación y la restauración puntual de estructuras mineras aisladas.

Estas repoblaciones serán multiespecíficas (especies protegidas como Sabina mora, cornical y especies resistentes como acacia, pino y arbustos de atriplex), si bien se priorizan las especies naturales protegidas mediante programas de actuación debidamente contrastados.

1.2.25.- Las actividades extractivas no metálicas (canteras y extracción de áridos en general) deberán someterse a las limitaciones que establezcan las correspondientes declaraciones de Evaluación de Impacto Ambiental.

En cualquier caso, este uso se prohíbe en las zonas colindantes con las Áreas Turísticas, los núcleos urbanos y en la cuenca de la rambla del Gorguel.

ÁREAS DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA.

1.2.26.- Estas áreas se sujetarán a los criterios y directrices de restauración especificadas en el apartado correspondiente.

Una vez restauradas se incorporarán a las Áreas de Integración Ambiental, no permitiéndose en ningún caso el uso de canteras.

1.2.27.- Como complemento favorecedor de la restauración de los terrenos ligeramente degradados en la Cuenca Visual de la Bahía, el planeamiento municipal podría favorecer el desarrollo urbanístico de un conjunto aislado de población limitada y de baja densidad con las siguientes limitaciones.

1.- El ámbito se restringe a los terrenos ligeramente degradados de las Áreas de Restauración de la Cuenca Visual de la Bahía, por encima de las escombreras existentes, a una distancia mínima de 500 m. desde los bordes de las áreas turísticas y núcleos urbanos, la superficie máxima de actuación será de 10 Ha., y la pendiente del terreno será inferior al 30%.

2.- La edificabilidad global máxima será de 0,1 m²/m² y la densidad de 10 viv/Ha. o 25 plazas hoteleras /Ha. Las tipologías serán aisladas y de baja altura (máximo de 3 plantas). La ordenación interior establecerá, en su caso, zonas de separación respecto a las áreas mineras colindantes.

3.- Se garantizará a costa de la actuación, los accesos viarios y la dotación de infraestructuras básicas.

4.- Se exigirá Proyecto de Evaluación de Riesgos y Medidas Correctoras que determinen la aptitud de los terrenos para ser edificados. Como mínimo se atenderán los siguientes aspectos:

- Minería subterránea (Pozos y minados).
- Deslizamientos y afecciones de escombreras.
- Corrección de cauces y escorrentías.

5.- Esta actuación, como el resto de actuaciones quedan sujetas a la previa cesión de terrenos del Sistema de Espacios Verdes colindante en cuantía equivalente a la que se incorpora al proceso urbanizador.

PROMONTORIOS SINGULARES

1.2.28.- Estas áreas de singularidad paisajística mantendrán el estado de vegetación actual.

Los usos y actividades aceptables y sus limitaciones son los mismos que los establecidos para las Áreas de Integración Ambiental.

1.2.29.- Para las actividades extractivas no metálicas (canteras) además de lo reseñado anteriormente, de la Evaluación de Impacto Ambiental se exigirá la minimización del impacto visual desde las principales vías de comunicación a las Áreas Turísticas (Autovía de La Manga, cje Autovía-La Unión-Portmán, etc.) y en cuanto a la afección a la calidad de vida de los residentes será criterio restrictivo la proximidad a los núcleos urbanos.

PASILLO VERDE.

1.2.30.- El planeamiento municipal establecerá las condiciones urbanísticas que impidan la edificación en las áreas no ocupadas actualmente.

Excepcionalmente en las áreas semiconsolidadas frente a Playa Honda, se podrían permitir actuaciones limitadas y selectivas tendentes a la mejora de la imagen urbana, potenciación de vistas y apoyo a los itinerarios cicloturísticos.

8.2.- Restauración ambiental y paisajística de la Sierra Minera.

Los huecos de excavación y los depósitos de estériles producidos por la minería a cielo abierto constituyen, como ya se ha indicado, uno de los elementos de mayor intrusión en el entorno, provocando cambios en las características visuales de la zona, proporcionales a la alteración fisiográfica producida, y alteraciones en la calidad paisajística debido a la introducción de colores, texturas y formas discordantes con las del entorno y que suponen una pérdida de naturalidad.

La propuesta de restauración ambiental de la Sierra Minera se recoge en el Plano escala 1:10.000 «Restauración Ambiental Paisajística de la Sierra Minera» donde se grafían los terrenos, estructuras mineras y sus diferentes tratamientos de restauración. Para su elaboración se parte del inventario de las distintas estructuras mineras y en aquellas más complejas se hace un desglose en unidades inferiores uniformes.

Hay que insistir en que las evaluaciones efectuadas sobre estabilidad e impermeabilidad tanto por los trabajos precedentes como por nuestra propia labor, obedecen a una estimación visual, totalmente alejados de un estudio de detalle en donde se tengan en cuenta toda la serie de factores externos y del propio material, que afectan de forma decisiva a la estabilidad global de los depósitos.

De ahí que se detalle con precisión aquellas estructuras en las que de forma previa a cualquier actuación se hace imprescindible la realización de los estudios necesarios sobre estabilidad, impermeabilización, etc.

Los tratamientos de restauración se han realizado de forma global para toda la Sierra Minera, si bien se han agrupado las zonas con similares características en cuanto a su situación dentro de la clasificación que define la Estructura Territorial y los condicionantes que impondría la continuación de la actividad minera.

Las zonas objeto de estudio han sido las siguientes:

- Cuenca visual de la Bahía de Portmán.

Representa el núcleo fundamental y potenciador del desarrollo turístico dentro del ámbito de las Directrices y está condicionando directamente por las actuaciones estratégicas de restauración y estabilización de las estructuras mineras que le afectan y de la eliminación de los estériles que actualmente ocupan la Bahía.

- Cuenca de la Rambla del Gorguel.

Es un espacio de interés natural y paisajístico para el que se propone el mantenimiento de sus recursos naturales y la restauración de las estructuras mineras que afectan directamente a la rambla que discurre por dicho espacio.

- Proximidades de la Carretera de Esperanza a Portmán (N-345).

Esta zona limita con una de las principales vías de acceso a la Bahía de Portmán y por tanto su restauración estará relacionada con aspectos de seguridad y calidad visual.

- Norte de la Carretera de La Unión al Llano (F-43).

Esta zona limita con un eje central de comunicaciones y sus criterios de restauración serán idénticos a los reflejados para el apartado anterior.

- Zonas ocupadas por estructuras aisladas.

Estas estructuras se ubican en terrenos con diferente clasificación dentro de la estructura territorial y por tanto su restauración estará condicionada por dicha clasificación y por su incidencia sobre las zonas limítrofes.

- Zona de uso minero.

Es un área extractiva que forma parte de los espacios productivos y de actividad económica.

Las Directrices proponen para esta zona su reserva para la continuación con la actividad minera.

- Zona de uso minero transitorio.

Es un área extractiva en la que las Directrices proponen la posibilidad de continuar con la explotación minera durante un periodo de tiempo limitado, estando además condicionada por la posibilidad de vertido en la corta «Gloria Oeste» de parte de los estériles de la Bahía.

- Zona de protección minera.

La zona de protección del Llano se establece como

límite frente a la explotación minera que se pueda desarrollar dentro de la zona clasificada por las Directrices como de uso minero, si bien se plantea la posibilidad de que la viabilidad en la explotación de los recursos mineros en la zona de protección y en el propio Llano permita a cargo de la explotación el traslado del pueblo.

- Zona del Parque temático del Cabezo Rajao.

El Parque Geominero del Cabezo Rajao forma parte del «Sistema Territorial de equipamientos de Ocio y turismo» albergando restos mineros de todas las etapas de explotación de la Sierra.

Las Directrices proponen para esta zona la realización de un parque temático geominero y arqueoindustrial que conserve los restos existentes, favoreciendo su conocimiento, disfrute y divulgación.

- Vertedero del Gorguel.

El vertedero de residuos sólidos de la comarca se ubica dentro de la cuenca de la rambla del Gorguel. Se prevé su clausura para el mes de septiembre de 1995, según datos de la Consejería de Medio Ambiente.

2.1.- Objetivos y criterios generales.

El diseño de restauración del terreno afectado por la actividad minera está relacionado directamente con la «Estructura Territorial» que proponen estas Directrices y condicionado por un conjunto de factores que pueden agruparse bajo cinco epígrafes genéricos: geológicos, topográficos, geotécnicos, estéticos y económicos.

El objetivo básico de restauración es la adecuación final del medio físico a la «Estructura Territorial», si bien en ocasiones se plantean soluciones contradictorias o de conflicto, pero la remodelación final ha de llegar a una solución de compromiso, con miras al logro de los siguientes objetivos:

- Una restauración económicamente viable.

- Una topografía final estructuralmente estable que minimice los riesgos de deslizamiento o colapso de los taludes y facilite el drenaje natural del agua superficial.

- Una geometría final que no suponga un riesgo potencial de daños a personas, animales o bienes.

- Una integración del conjunto lo más acorde con las características del paisaje natural circundante.

Los criterios generales de restauración se basarán en una serie de medidas tradicionalmente recomendadas por los mejores tratados de integración paisajística, como son «Industria y Paisaje» de Cliff Tandí y publicado por el Instituto de Estudio de la Administración Local «Manual de restauración de terrenos y evaluaciones de impacto ambiental en minería» (ITGE, 1989).

2.2.- Directrices de Ordenación y Actuación.

- Tratamiento General y Directrices de restauración de las estructuras mineras.

Para minimizar en lo posible las alteraciones visuales y ecológicas que producen las actividades extractivas y conseguir una mejor integración paisajística, es necesario aplicar una serie de parámetros de diseño, que aún siendo básicos o elementales constituyen, en algunos casos una herramienta de enorme utilidad y que deberán ser tenidas en cuenta en la redacción de los proyectos de restauración ambiental y paisajística.

Huecos y Cortas.

2.2.1.- Aunque el relleno del hueco final es la solución ideal, desde el punto de vista de la restauración, no siempre es posible por condicionantes económicos o por ausencia de materiales estériles. En nuestro caso, de continuar paralizada la actividad minera, esta posibilidad sólo podrá utilizarse con los estériles procedentes de la regeneración de la bahía.

No obstante, para el relleno o la realización de actividades de tipo «industrial» en los huecos o cortas deben realizarse estudios detallados de la hidrogeología de la zona (además del preceptivo Estudio de Impacto Ambiental), para evitar problemas de filtraciones, surgencias, etc., que podrían contaminar los acuíferos.

2.2.2.- En cuanto a las técnicas de tratamiento de los taludes, éstas dependerán de las condiciones de estabilidad, tipo y dimensiones del frente, disponibilidad de materiales de relleno, naturaleza del mismo y posibilidad de simultanear algunas de las actuaciones técnicas.

En el cuadro siguiente se indican los tratamientos posibles sobre los taludes de huecos excavados, según que sean frentes únicos o banqueados, y la altura de los mismos.

OPCIÓN	TALUDES ALTOS		TALUDES BAJOS
	Único	Banqueado	
- Relleno total	--	(x)	x
- Relleno parcial para reducir pendiente	--	x	x
- Relleno puntual selectivo	--	x	x
- Voladura de las cabezas de los bancos	x	x	x
- Creación de pendiente continua con los escombros de la voladura	--	x	x
- Introducción de vegetación	x	x	x

(x) Tratamiento posible.

2.2.3.- Se disminuirá la pendiente del talud general de las explotaciones, y si esto no es posible la de los taludes parciales de los bancos, dejando pequeñas bermas sobre las que se acumula material fino y fragmentado que facilite el establecimiento de la vegetación y sirvan de elementos de protección frente a caídas ocasionales de piedras.

Una práctica habitual consiste en volar las cabezas de los bancos, con el fin de que los fragmentos de roca queden retenidos en las bermas y pasen a constituir un sustrato potencial para la vegetación, al mismo tiempo que se reducen las fuertes inclinaciones de los frentes y se rompe la linealidad y angulosidad de las formas.

2.2.4.- Se implantará vegetación en las bermas para romper la continuidad y uniformidad del talud, mejorando su apariencia.

En los casos que sea necesario se realizarán voladuras puntuales con pequeñas cargas de explosivo para crear hoyos y aumentar la fracturación de las rocas, sin afectar a la estabilidad estructural de los taludes, con el fin de facilitar el desarrollo radicular de las plantas.

Cuando se disponga de materiales estériles, de la propia actividad minera en las proximidades que tengan un carácter inerte, como es nuestro caso, es posible efectuar un relleno parcial de los frentes para conseguir un perfil del terreno suave y extender sobre ellos la capa de tierra vegetal.

2.2.5.- En los taludes de roca, de grandes dimensiones, se realizarán voladuras controladas en puntos estratégicos para crear unos frentes de menor pendiente, al pie de los mismos, y pequeñas irregularidades en sus partes altas que mejoren la textura y apariencia natural. Las discontinuidades producidas por las voladuras formarán pequeños salientes o repisas, que permitirán la acumulación de los finos y una implantación más fácil de la vegetación.

2.2.6.- En los frentes de canteras de materiales blandos, fácilmente disgregables, no es necesaria la acción de las voladuras para diseñar o modificar los taludes finales, sino que es preciso prestar más atención a aquellas medidas que eviten la erosión e inestabilidad. Una solución consistirá en excavar pequeñas repisas a lo largo de la cara de los bancos. La geología de la Sierra Minera ha hecho que sean abundantes los terrenos con materias ripable, lo que en gran medida reducirá los elevados costes de restauración ambiental.

2.2.7.- Además del modelado del área tras los tratamientos descritos anteriormente y las medidas de implan-

tación de la vegetación, pueden seguir quedando paramentos o frentes desnudos que produzcan un fuerte contraste cromático. En tales casos, se aplicarán diferentes técnicas especiales de envejecimiento.

2.2.8.- En lo relativo al perfil general y trazado en planta de los huecos finales, siempre que sea viable y no exista una limitación de tipo geológico, como sucede con muchos productos de canteras, deberá tenderse a seguir las pautas marcadas por las formas naturales del paisaje. Estas formas básicas suelen ser, por lo general, la variedad en las pendientes o en el relieve, la irregularidad de las superficies de las líneas, las redondeces, las formas difusas y con disposición asimétrica, etc.

Escombreras.

2.2.9.- Las actuaciones sobre los estériles de las escombreras se desglosan en dos posibilidades: que se trasladen al hueco final, lo que no siempre es viable desde un punto de vista económico, o que permanezcan en el lugar ocupado originalmente debidamente estabilizados, remodelados y revegetados.

2.2.10.- Cuando se remodele una escombrera, repartiéndole su volumen sobre una superficie mayor deberá retirarse previamente la tierra vegetal existente sobre el terreno a ocupar, con el fin de disponer de una base de apoyo más resistente, y del material necesario para el recubrimiento y revegetación.

2.2.11.- En general, habrá que huir de las formas troncocónicas, evitar dejar aristas y superficies planas que manifiesten artificialidad y redondear taludes en planta y en alzado para conseguir una apariencia más natural.

2.2.12.- Las terrazas o bermas de gran anchura producen efecto visual negativo, por lo que, desde un punto de vista estético, se desaconseja su uso generalizado. No obstante, como suelen ser necesarios, tanto por condicionantes del método constructivo como por otros imperativos de control de la erosión, estabilidad y accesibilidad a diferentes puntos, se recomienda seguir los siguientes criterios básicos.

- Tener los bordes redondeados.

- Hacer que las bermas desaparezcan gradualmente para evitar que atraviesen toda la superficie de la escombrera.

2.2.13.- Antes de proceder a la plantación de las es-

pecies arbóreas y arbustivas se realizará una preparación del terreno con estabilización de taludes y aporte de tierra vegetal en una capa de 50 cm. aproximadamente.

2.2.14.- La restauración de las estructuras que estén sometidas a estudios de estabilidad quedarán condicionadas por lo que resulte de éstos y, en cualquier caso, los proyectos de restauración que se redacten a tal efecto deberán ajustarse íntegramente a las determinaciones de dichos estudios.

2.2.15.- Asumiendo el principal tratamiento paisajístico que se hace durante las restauraciones finales con las plantaciones de vegetación en las zonas ocupadas por estructuras mineras (Escombreras, Balsas y Huecos) en las que se precisa la revegetación para recuperar el paisaje y los procesos ecológicos esenciales, la prioridad es la restauración fisiográfica y de la cobertura vegetal, sin ser muy exigentes en su composición específica.

2.2.16.- Hay ya algunas experiencias de revegetación en balsas y escombreras donde se han utilizado especies arbóreas (*Pinus Halepensis* y *Acacia* s.p.) y arbustivas (*Atriplex* s.p.). De las tres especies citadas que fueron utilizadas, la que ha adquirido un mayor desarrollo es la *Acacia*, debido a que requieren menores recursos edáficos. En cualquier caso la importancia de estas iniciativas es grande, y se debe realizar un seguimiento de las mismas para estimar su evolución, con el fin de obtener datos que sirvan para la restauración de zonas más amplias afectadas por la minería.

2.2.17.- En la actualidad hay que tener en cuenta una reciente línea de investigación iniciada por el C.E.B.A.S. sobre las posibilidades de mejora de la estructura de los suelos afectados por las labores mineras con la adición de compost procedente de residuos sólidos urbanos. Así como los estudios llevados a cabo por el Departamento de Biología Vegetal de la Universidad de Murcia sobre las posibilidades de micorrización de especies vegetales.

Balsas.

2.2.18.- Las balsas presentan en términos generales características similares a las escombreras pero su volumen es muy inferior, por lo que las hace estructuras fácilmente manejables para la restauración paisajística. El traslado a un hueco o vertedero ya es una operación viable económicamente para determinadas estructuras que producen un alto impacto (visual, polvo, etc.), y la estabilización y revegetado de las que se han de mantener en el

lugar de origen es una transformación que exige movimientos de elementos finos y de tierra con volúmenes pequeños.

2.2.19.- Con las matizaciones expuestas anteriormente se puede afirmar que los criterios expuestos para la restauración paisajística y eliminación de las escombreras son aplicables también para las balsas.

Terrenos semidegradados.

Son todos aquellos que sin soportar estructuras mineras importantes han perdido su vegetación debido principalmente a apertura de caminos, pruebas o catas de explotación vertidos incontrolados de estériles, etc.

Dentro de este tipo de terrenos diferenciamos entre:

- Terrenos ligeramente degradados. Corresponden a aquellos que han perdido la mayor parte de su cobertura natural por apertura de caminos y otras infraestructuras simples.

- Terrenos con alta degradación. Terrenos que también han perdido su cobertura natural, pero presentan una mayor degradación por pequeños huecos de muestreo, pequeños vertidos de estériles, instalaciones mineras, etc.

2.2.20.- La revegetación se ha de hacer con fines exclusivamente ecológicos, mediante especies arbóreas como *Tetraclinis* y *Quercus* o especies arbustivas de interés naturalístico con *Chamaerops*, *Periploca*, *Maytenus*, etc.

2.2.21.- Las repoblaciones se efectuarán mediante el empleo de técnicas que impliquen menor alteración del equilibrio edafológico y ecológico (como el hoyo manual, la banqueta u otros equivalentes).

2.2.22.- Siempre que sea técnicamente posible, la disposición de los plantones seguirá una pauta espacial ajustada a la heterogeneidad del terreno, evitando distribuciones alineadas.

2.2.23.- Las repoblaciones deberán ser multiespecíficas, con carácter general, si bien se priorizarán las especies naturales protegidas.

2.2.24.- Antes de proceder a la plantación de especies arbóreas y arbustivas se realizará un acondicionamiento general del terreno.

ACTUACIONES EN LA CUENCA VISUAL DE LA BAHÍA DE PORTMÁN

El tratamiento a dar para cada estructura minera grafiada en el Plano de Restauración se desglosa en los cuadros de los siguientes subpartados.

Tratamiento de restauración.

I. Escombreras.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
E-11 ₁	ÁREA RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Estudio de Estabilidad	12,1	--
E-11 ₂	ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	>>	10	--
E-23	ÁREA INTERÉS NATURAL AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO	Restauración	1,1	--
E-24	ÁREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Estudio de Estabilidad	4,7	--
E-25	ÁREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	>>	20,3	--
E-26	ÁREA DE INTERÉS NATURAL	Restauración	2,4	--
E-27	ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	>>	3,2	--
TOTAL			53,8 Has.	

II.- Balsas y Escorias de Fundición.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUC. TERRITORIAL	TRATAMIENTO	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO (M ³)	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)
B-38 ₁	ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	ELIMINAR	30.000	
B-38 ₂	"	>>	25.000	
B-38 ₃	"	>>	45.000	
B-38 ₄	"	>>	15.000	
B-39	CENTROS TURÍST-RESIDENCIALES	ELIMINAR	15.000	
B-43	"	ELIMINAR	250.000	
B-44	"	>>	220.000	
B-45	"	>>	50.000	
B-46	"	>>	40.000	
B-47	"	>>	8.000	

B-48	"	>>	136.000	
B-49 ₁	"	>>	2.000	
B-49 ₂	"	>>	4.000	
B-50	"	>>	25.000	
F-4	"	>>	90.000	
TOTAL			955.000 M³	

Se propone la eliminación de todas las balsas, para así poder liberar un espacio ocupado por estructuras poco estables, muy erosionadas y con un alto impacto ambiental.

III. Huecos y Cortas.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUC.TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)
H ₁₆	ÁREA RESTAURAC.AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Estudio de estabilidad	9
H ₁₉	ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	Restauración	1,8
H ₁₇	RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	>>	0,2
TOTAL			11 Has.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

Corresponden a las 141 Has. de terrenos grafiados en el plano «Restauración ambiental y paisajística de la Sierra Minera», dentro de la cuenca visual de la Bahía de Portmán.

V. Terrenos con alta degradación.

Corresponden a 39 Ha. de terrenos grafiados en el plano «Restauración ambiental y de la Sierra Minera», dentro de la cuenca visual de la Bahía de Portmán.

Quedan pendientes las actuaciones que resulten de los estudios:

- Estudios de estabilidad de las estructuras E-11₁, E-11₂, E-24, E-25 y H-16.

ACTUACIONES EN LA CUENCA DE LA RAMBLA DEL GORGUEL

Manteniendo el esquema seguido en el apartado anterior, el tratamiento a dar para cada una de las estructuras se desglosa en los cuadros siguientes:

I. Escombreras.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO. (m3)
E-20	ÁREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Restauración	8,8	---
E-21	"	>>	0,9	---
E-22	"	>>	7,7	---
TOTAL			17,4 Has.	

II. Balsas.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
B-35	ÁREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Restauración	1,4	---
B-36 Y 37	>>	Eliminar	---	116.000
B-40	>>	>>	---	120.000
B-51	>>	>>	---	150.500
TOTAL			1,4 Has.	386.500 m3

III. Huecos.

No existen.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

No existen.

V. Terrenos con alta degradación.

Ocupan una superficie de **2,64 Has.**

**ACTUACIONES EN LAS PROXIMIDADES DE LA CARRETERA DE ESPERANZA A PORTMÁN
(N-345)**

I. Escombreras

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
E-18	AREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Estudio de Estabilidad	37,1	---
TOTAL			37,1 Has.	

II. Balsas.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
B-16	AREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Restauración	2,1	---
B-28	>>	Estudio de Estabilidad	11,7	---
TOTAL			13,8 Has.	

III. Huécos.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
H-14	ÁREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Estudio de impermeabilización	5,5 Has.	---
H-15	>>	Estudio de estabilidad	13 Has.	
TOTAL			18,5 Has.	

IV. Terrenos ligeramente degradados.

Ocupan una superficie de 22,39 Ha.

V. Terrenos con alta degradación.

No existen.

Quedan pendientes las actuaciones que resulten de los estudios:

- Estudio de estabilidad E-18, B-28 y H-15.
- Estudio de impermeabilización H-14.

Según datos del Servicio de Minas de la Dirección General de Industrial, Energía y Minas, en aplicación del R.D. 2.994/1982, de 15 de octubre, la Sociedad Minero Metalúrgica Peñarroya-España, primero, y Portmán Golf, después, tienen la obligación de realizar la restauración ambiental de 11,6 Has. en Gloria Este-San José y 1,6 Has. en Gloria, dentro de la zona de restauración ambiental y paisajística de la carretera de Esperanza a Portmán (N-345).

ACTUACIONES EN EL MARGEN NORTE DE LA CARRETERA DE LA UNIÓN AL LLANO (F-43)

I. Escombreras.

No existen.

II. Balsas y Escorias de Fundición.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
B-4	ÁREA DE RESTAURACION AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA	Restauración	4.2 Has.	---
F-2	>>	>>	3.7 Has.	---
B-1	>>	>>	7 Has.	---
TOTAL			14.9 Has.	---

III. Huecos.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
H-5	ÁREA DE RESTAURACION AMBIENTAL Y PAISAJISTICA	Restauracion	0.1 Ha.	---
TOTAL			0.1 Ha	---

IV. Terrenos ligeramente degradados.

Ocupan una superficie 33,35 Ha.

V. Terrenos con alta degradación.

No existen.

ACTUACIONES SOBRE ESTRUCTURAS AISLADAS

I. Escombreras

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
E-2	PARQUES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS	Eliminar	---	50.000
E-19	ÁREA DE INTERÉS NATURAL Y PAISAJÍSTICO	Restaurar	1	---
E-1 ₁	ÁREA DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJISTA	Estudio de estabilidad	19,87	---
TOTAL			20,87 Has.	50.000 m3

II. Balsas y Escorias de Fundición.

CÓDIGO	UBICACIÓN DENTRO DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL	TRATAMIENTO	SUPERFICIE DE RESTAURACIÓN (Ha)	VOLUMEN A DESPLAZAR A VERTEDERO.
B-3	PARQUES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS	Eliminar	0,8 Has.	---
B-17	PARQUES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS	Eliminar	---	70.000
B-27	ÁREA DE INTERES NATURAL Y PAISAJÍSTICO	Restaurar	3,2 Has.	---
B-18	ÁREA DE INTERÉS NATURAL Y PAISAJISTICO	Restaurar	2,7 Has.	---
B-13	SUELO TERCIARIO INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS	Eliminar	---	70.000
F-1	ESPACIO INDUSTRIAL Y DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	Restaurar	4,4 Has.	---
B-32	ÁREAS DE INTERÉS NATURAL AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO	Restaurar	2,3 Has.	---
B-33	>>	Restaurar	3,4 Has.	---
B-34	>>	Restauración	8,8 Has.	---
B-26	>>	Estudio de estabilidad	2,9 Has.	---
TOTAL			28,5 Has.	140.000 m3

Quedan pendientes las actuaciones que resulten de los estudios:

- Estudio de estabilidad de las estructuras E-1, y B-26.

DIRECTRICES PARA LA ZONA DE USO MINERO TRANSITORIO

2.2.25.- El tratamiento de restauración de las estructuras incluidas en esta zona quedará condicionado a la compatibilización sobre el posible vertido de estériles de la bahía y la continuación de la explotación minera.

Según datos del Servicio de Minas de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, en aplicación del R.D. 2994/1982, de 15 de octubre, la Sociedad Minero Metalúrgica Peñarroya-España, primero, y Portmán Golf después, tienen la obligación de realizar la restauración ambiental de 62 Has. incluidas en Gloria Oeste-Brunita, dentro de la zona de uso minero transitorio.

DIRECTRICES PARA LA ZONA DE USO MINERO

2.2.26.- Las actuaciones sobre las estructuras que se ubican dentro de la zona de uso minero se encuentran condicionadas por la propia actividad de la minería, y por

tanto su restauración quedará supeditada al inicio de la explotación, y en todo caso deberá incluirse dentro de los planes de labores que se aprueben a tal efecto.

Según datos del Servicio de Minas de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, en aplicación del R.D. 2.994/1982, de 15 de octubre, la Sociedad Minero Metalúrgica Peñarroya-España, primero, y Portmán Golf, después, tienen la obligación de realizar la restauración ambiental de 57,6 Has. incluidas en Los Blancos III, dentro de la zona de uso minero.

DIRECTRICES PARA LA ZONA DE PROTECCIÓN MINERA

2.2.27.- Las actuaciones sobre las estructuras que se ubican dentro de la zona de protección del Llano se encuentran condicionadas por la posibilidad de explotación minera, y por tanto su restauración quedará supeditada al inicio de la explotación, y en todo caso deberá incluirse dentro de los planes de labores que se aprueban a tal efecto, debiendo asegurarse la estabilidad de las estructuras mientras no se proceda al traslado del pueblo.

DIRECTRICES PARA EL PARQUE TEMÁTICO DEL CABEZO RAJAO

2.2.28.- Las estructuras que se ubican dentro del espacio del parque temático están íntimamente ligadas con su propio funcionamiento, y por tanto las actuaciones de restauración deberán ser acordes con su propia funcionalidad, debiendo incluirse en el proyecto global del parque que se redacte a tal efecto.

DIRECTRICES PARA EL VERTEDERO DEL GORGUEL

2.2.29.- Según datos de la Dirección General de Protección Ambiental se prevé la clausura del vertedero para el mes de septiembre de 1995, debiendo asumir la empresa explotadora la ejecución de su plan de restauración de acuerdo con los criterios y procedimientos técnicos recogidos en la propuesta modificada de Directiva del Consejo relativa al vertido de residuos, COM(93)275 final, suscrita por el Consejo de la Unión Europea el 2 de junio de 1994.

DIRECTRICES SOBRE ESTABILIDAD, IMPERMEABILIZACIÓN Y ELIMINACIÓN DE ESTRUCTURAS MINERAS

Las actuaciones de restauración ambiental descritas con precisión en los apartados anteriores, se resumen a continuación, con sujeción en su caso a estudios y tratamientos de impermeabilización y estabilidad.

2.2.30.- Estudios de impermeabilidad.

- Estarán sometidas a estudio de impermeabilización las estructuras:

H-11 (Gloria Oeste-Brunita) H-14 (Gloria).

- Su función será albergar los estériles procedentes de la Bahía o de las balsas y Escombreras cuyo tratamiento sea su eliminación total o parcial.

- Los estudios deberán tener en cuenta las condiciones hidrogeológicas de la zona para evitar problemas de filtraciones, surgencias y contaminación de acuíferos.

- También determinarán la posibilidad de impermeabilización en los vasos de las estructuras estudiadas y fijarán las condiciones que deberán cumplir los proyectos de impermeabilización que se aprueben a tal efecto.

2.2.31.- Estudios de estabilidad.

- Estarán sometidas a estos estudios y posterior restauración las estructuras:

E-11₁, E-11₂, E-25, E-24, E-18, E1₁,
H-15, H-16
B-26, B-28

- Los estudios determinarán las actuaciones a realizar que aseguren la estabilidad de las estructuras y con-

tendrán las condiciones que deberán cumplir los proyectos de restauración que se aprueben a tal efecto.

2.2.32.- Eliminación de Estructuras.

- Las estructuras cuyo tratamiento sea su eliminación total y aquellas otras en las que del estudio de estabilidad resulte la necesidad de eliminación parcial, se realizará su carga y transporte a vertedero.

- La ubicación de este último será la que resulte de los estudios de impermeabilización de las estructuras H-14 (Gloria) y H-11 (Gloria Oeste-Brunita).

- Estarán sometidas a eliminación total las estructuras:

B-38₁, B-38₂, B-38₃, B-38₄, B-39, B-43, B-44, B-45, B-46, B-47, B-48, B-49₁, B-49₂, B-50, F-4, B-36, B-37, B-40, B-51, E-2, B-3, B-17, B-13.

2.2.31.- Restauración de Estructuras.

- Estarán sometidas a restauración las estructuras:

E-23, E-25, E-26, E-27, E-20, E-21, E-22 y E-19.

B-35, B-16, B-4, F-2, B-1, B-27, B-18, F-1, B-32, B-33 y B-34

H-19, H-17 y H-5.

2.2.32.- Restauración de terrenos semidegradados.

Se realizará la restauración de 196,74 Has. de terrenos ligeramente degradados y 41,64 Has. de terrenos con alta degradación.

8.3. ÁREAS PRODUCTIVAS

3.1.- Ordenación de las Áreas Agrícolas.

1.1.- Objetivos y Criterios.

1.1.1.- En esta categoría se propone el mantenimiento de la capacidad agrológica y el aumento de la productividad agraria mediante el aprovechamiento de las aguas residuales depuradas provenientes del Plan de Saneamiento del Mar Menor.

1.1.2.- De otra parte se trata de proteger el valor paisajístico de este territorio impidiendo implantaciones caóticas y marginales que además desvirtúan el uso productivo y su rendimiento económico.

1.1.3.- Se fomentarán métodos de producción agraria compatibles con las exigencias medioambientales y la «lucha integrada» en el control fitosanitario, de modo que no se contaminen los acuíferos ni la laguna del Mar Menor por las escorrentías superficiales.

1.2.- Directrices de Ordenación.

1.2.1.- Se propiciarán todas las actividades agrarias,

especialmente aquellas que supongan un incremento en la intensidad de la explotación agrícola. La rotación anual de los cultivos hortícolas de regadío con los secanos cerealistas debe mantenerse como una práctica cultural coherente con la capacidad agrológica del suelo. En la zona regable del trasvase se potenciará sin limitación la intensidad de los cultivos con sujeción a la normativa nacional sobre regadíos de interés.

1.2.2.- Se mantendrán la estructura de abancalamiento con los ribazos característicos de la zona como fuente de diversidad biológica.

1.2.3.- Se propiciará el mantenimiento de la actividad ganadera con la cabaña actual y su desarrollo compatible con otras actividades de producción agraria.

1.2.4.- Se admiten las actividades de conservación de la naturaleza, el excursionismo y la caza sujeta a su reglamentación específica.

1.2.5.- Se prohíbe la instalación de vertederos de residuos de todo tipo y el vertido disperso de escombros, almacenamiento de chatarra y cementerio de coches.

1.2.6.- Los usos y construcciones en estos suelos no urbanizables se regirán por las siguientes determinaciones hasta tanto se aprueben las Directrices del Medio Rural:

- Las edificaciones e instalaciones de utilidad pública e interés social en este suelo sólo posibilitarán la implantación de equipamientos comunitarios. Expresamente se prohíben las industrias y el almacenamiento de residuos tóxicos y peligrosos.

- La vivienda familiar sólo se permitirá vinculada a la explotación agraria, mediante la demostración fehaciente de la condición de agricultor del solicitante en base a la preponderancia de sus ingresos agrícolas sobre los rendimientos totales de carácter fiscal.

- Los almacenes agrícolas deben también estar vinculados a la explotación agraria, en las mismas condiciones del apartado anterior y en proporción adecuada a la intensidad del aprovechamiento.

- En cualquier caso las condiciones urbanísticas a fijar por el planeamiento municipal (parcela mínima, retranqueos, ocupación, altura, etc.) serán más restrictivas en las zonas del Regadío del Trasvase respecto al resto de áreas agrícolas productivas, para preservar la productividad agraria conseguida mediante las cuantiosas inversiones públicas realizadas.

1.2.7.- Se impulsarán medidas de disciplina urbanística en el suelo no urbanizable para el cumplimiento del modelo territorial de las Directrices, evitando de forma efectiva los usos industriales en almacenes agrícolas autorizados y la implantación clandestina de viviendas en las áreas agrícolas.

1.2.8.- En la aprobación definitiva del planeamiento municipal se garantizará la homogeneidad del tratamiento urbanístico de éstas áreas entre los municipios limítrofes.

3.2.- Actividad Pesquera.

2.1.- Objetivos y Criterios.

2.1.1.- Para diversificar la base económica y como complemento al atractivo turístico se propone recuperar y potenciar la actividad pesquera de la flota artesanal de Portmán e impulsar el desarrollo de los caladeros de la zona.

2.1.2.- En consecuencia, es necesario prever la realización de una dársena pesquera en la Bahía, que además de prestar servicio a las embarcaciones de Portmán ofrezcan un refugio estacional y alternativo para la flota pesquera de Cartagena, que faena al Noreste del puerto base.

2.2.- Directrices de Ordenación.

2.2.1.- Se agilizará por la administración competente la realización del arrecife artificial de Calblanque, previsto en el Esquema Director de Acondicionamiento de la Franja Costera, elaborado por la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca.

2.2.2.- Se reservará dentro del puerto a realizar en la Bahía un área pesquera capaz de albergar 25-30 puestos de atraque para embarcaciones de 6-10 m. de eslora y las instalaciones en tierra necesarias (lonja, tinglados, etc.).

3.3.- Ordenación de las Áreas Extractivas.

3.1.- Objetivos y Criterios.

3.1.1.- El espacio destinado a uso minero exclusivo comprende las áreas donde existe constancia de reservas minerales cuantificadas que pueden ser rentables en determinados escenarios económicos y por tanto susceptible de la explotación de sus recursos, favoreciendo la diversificación de la economía productiva, la rentabilización de las instalaciones existentes y la capacidad profesional adquirida en la actividad.

3.1.2.- La compatibilidad de la minería con el uso turístico residencial se apoya en la separación física de las cuencas vertientes.

El control estricto de la tecnología aplicable de explotación por las administraciones ambiental y minera en la zona constituirá otro mecanismo de compatibilización exigible para hacer imperceptibles las incidencias de la actividad (ruidos, explosiones, vibraciones, contaminación aérea etc.) minera en las zonas turísticas.

3.1.3.- El área de uso exclusivo minero forma una unidad geográfica continua que incluye las instalaciones básicas para la explotación (nuevo lavadero, instalaciones complementarias de maquinaria, transporte, etc.), de modo que se concentra la actividad y disminuye el impacto en las áreas colindantes.

La zona de Brunita, separada del área principal y cuyo inicio de desmonte estaba aprobado por el último Plan de Labores, con reservas estimadas en 1,4 millones

de toneladas, se incorpora de forma transitoria al uso minero, en la medida que la posible afección ambiental y paisajística sobre el principal acceso a Portmán sería corregida por la restauración ambiental prevista en sus planes de labores.

La cantera del Cabezo de los Cuervos se incorpora también de forma transitoria al uso minero para que una vez agotada la explotación se proceda a la restauración ambiental y paisajística prevista en su plan de labores, permitiendo corregir la afección actual en un área sensible próxima al Parque Regional de Calblanque y al Área Turística de Cala Reona.

3.1.4.- Se mantendrá la separación de la actividad minera respecto al núcleo del Llano, mediante una zona de protección, al objeto de mantener una aceptable calidad de vida de los residentes.

No obstante siempre que la explotación de los recursos fuera suficientemente rentable podría plantearse el traslado del Llano a la zona próxima señalada en las Directrices, recayendo el costo del traslado en la empresa explotadora.

3.1.5.- Es también objetivo de las Directrices, compatibilizar la explotación a cielo abierto de los recursos con otras actividades vinculadas a la minería que supusieran un complemento a la actividad principal.

3.1.6.- La necesidad de áridos en el Arco Sur del Mar Menor y Campo de Cartagena precisa el mantenimiento de las canteras actuales en concesión y el fomento de la extracción de áridos de las cortas y escombreras existentes en las zonas de uso minero.

3.2.- Directrices de Ordenación.

DIRECTRICES GENERALES

3.2.1.- Se propiciará la minería de transferencia (traslado a las cortas existentes de los estériles de la explotación) y la utilización del material de escombreras en la construcción de obras públicas, para minimizar el impacto de estos residuos.

3.2.2.- El cumplimiento de las obligaciones de restauración de las empresas concesionarias de las explotaciones mineras según los planes de labores y restauración aprobados desde la entrada en vigor del Real Decreto 1.994/1982 de 15 de octubre, se evalúa, de conformidad con los datos del Servicio de Minas de la Dirección General de Industria, en 133 Has. a restaurar según la distribución siguiente:

Explotación	Superficie
Los Blancos I y II	0
Los Blancos III	57,6 (P.L. 1991)
Emilia	0
Tomasa	0
San Valentín II	0
Gloria Este-San José	11,6 (P.L. 1988)
Gloria	1,6 (P.L. 1986)
Gloria Oeste-Brunita	62,0 (P.L. 1990)
Superficie Total	132,8 Ha.

Las obligaciones de restauración en las cortas Gloria y Gloria Este-San José fuera de las zonas de uso minero y sus características de restauración se contemplan en las Directrices correspondientes a la Restauración Ambiental y Paisajística.

3.2.3.- La complejidad geológica de la sierra y la alteración producida por los numerosos pozos y minados de la minería tradicional exige una adecuada protección de los acuíferos, frente a su posible contaminación por lixiviados de elevado índice de acidez y alta concentración de metales pesados y otros elementos tóxicos, procedentes de los vertidos de la actividad minera.

En consecuencia, cuando en el proceso industrial de lavado de mineral o actividades afines se prevea el vertido a las cortas existentes, se exigirá una rigurosa impermeabilización de aquéllas que evite filtraciones y contaminación de los acuíferos con materiales tóxicos, y surgencias de aguas ácidas de los lixiviados.

3.2.4.- Por las empresas explotadoras se adoptarán las medidas necesarias de protección, mediante la instalación de brocales en los pozos y ejecución de obras de seguridad en las construcciones mineras.

3.2.5.- En las zonas de uso minero, uso minero transitorio y de protección minera, la Administración competente fijará las condiciones específicas de los proyectos de restauración de acuerdo con los criterios generales definidos en las Directrices.

ZONA DE USO MINERO

3.2.6.- Se potenciará la minería de transferencia y la utilización del estéril en la obra pública, procurando la minimización del impacto visual de las escombreras desde los principales ejes viarios y núcleos urbanos.

Como actividades complementarias a la principal se favorecerá la realización de visitas ordenadas para conocer la explotación minera en vivo y los elementos geomíneros más importantes (Cantera Emilia, La Crisoleja, Cuesta de las Lajas, etc.) contando con las autorizaciones administrativas pertinentes.

3.2.7.- En los planes de labores se implantarán tecnologías de explotación que minimicen el impacto medio ambiental y favorezcan la calidad de vida de los residentes de los asentamientos próximos.

En este sentido el reinicio de la actividad en Los Blancos III estará sujeto a la previa declaración de Evaluación de Impacto Ambiental de conformidad con la sentencia de 5 de julio de 1993 de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Superior de Justicia de Murcia.

3.2.8.- La restauración ambiental de las estructuras mineras se contendrán en los proyectos específicos correspondientes a los Planes de Labores.

Las obligaciones de restauración para las áreas explotadas desde 1982 según los datos del Servicio de Minas de la Dirección General de Industria, se cifran en

57,6 Has. en la zona de Los Blancos III, donde la Administración competente podrá fijar los plazos para hacer efectiva su restauración.

ZONA DE USO MINERO TRANSITORIO

3.2.9.- Se fija un plazo para la explotación de los recursos mineros de la corta Brunita (Gloria Oeste) de dos años a contar desde la aprobación de las Directrices, siempre que sea compatible con las necesidades de vertido a la corta de los estériles de la Bahía si así lo establece el proyecto de regeneración de la misma.

3.2.10.- Las obligaciones de restauración ambiental de la empresa explotadora cubre la totalidad de la explotación con una superficie de 62 Has. según el Plan de Labores de 1990 (Datos del Servicio de Minas de la Dirección General de Industria).

3.2.11.- Finalizado el plazo señalado de dos años se iniciarán los trabajos de restauración ambiental, incorporándose la zona al Sistema de Espacios Verdes con la categoría de Áreas de Integración Ambiental.

3.2.12.- La cantera del Cabezo de los Cuervos tendrá un plazo de dos años a contar desde la aprobación de las Directrices para la explotación de los recursos mineros, pasado el cual se iniciarán los trabajos de restauración ambiental y paisajística a cargo del titular de la explotación incorporándose la zona a las Áreas de Integración Ambiental del entorno del Parque.

ZONA DE PROTECCIÓN MINERA

3.2.13.- Se fija la separación de la explotación minera respecto al perímetro urbano del Llano en una distancia de 450 metros, medida desde la coronación del talud hasta cualquier vivienda.

No obstante esta distancia queda condicionada a posibles modificaciones según lo que disponga la Declaración de Evaluación de Impacto Ambiental atendiendo a una adecuada calidad de vida de los habitantes del Llano.

3.2.14.- No se permitirá la edificación en la franja de 450 m. medidos desde el límite del perímetro urbano o en la que resultara de la declaración de E.I.A. para el reinicio de la explotación del área de Los Blancos III.

3.2.15.- La Administración competente evaluará en su momento las circunstancias técnicas y socioeconómicas que posibiliten el avance de la explotación minera y consiguiente traslado del Llano en bloque o de una parte muy sustancial del núcleo según decida esa administración a la vista de las mencionadas circunstancias.

3.2.16.- Las actuaciones de restauración en las estructuras mineras de esta zona, si bien están condicionadas genéricamente al futuro de la explotación, deberán centrarse con carácter prioritario y urgente en garantizar la seguridad del núcleo del Llano frente a posibles riesgos de deslizamientos y contaminación.

9. DIRECTRICES DEL SISTEMA URBANO

9.1. Ordenación de núcleos residenciales y de servicios.

1.1.- Objetivos y Criterios.

1.1.1.- La Unión debe consolidar su posición de centralidad en la Sierra Minera, constituyéndose en el Centro Institucional de Actividad de toda la zona. El desarrollo turístico de Portmán permitirá a este núcleo dar cabida a instalaciones de mayor rango de difícil ubicación en la Bahía.

Asimismo se propone la integración funcional de este núcleo principal con Cartagena para aprovechar las sinergías derivadas de las actividades innovadoras, el mercado de trabajo, la difusión de bienes y servicios y las inversiones previstas en su Plan Especial de Desarrollo.

1.1.2.- En Portmán la regeneración de la Bahía, la restauración de la Sierra y el atractivo del entorno natural son los elementos claves para la creación de un Centro Turístico que provocará una importante transformación socioeconómica y urbana del actual núcleo como receptor de las primeras actividades al servicio del turismo y el ocio.

Portmán aprovechará el desarrollo turístico de la Bahía para mejorar su nivel de equipamientos mediante la utilización conjunta de las nuevas dotaciones por la población residente y la turística.

1.1.3.- Los antiguos núcleos mineros de la Diputación del Beal: El Llano, El Estrecho y El Beal, deben integrarse espacialmente para mejorar su rango urbano y adaptarse a la nueva prestación de servicios al turismo.

Para el núcleo de El Llano se propone de forma decidida su crecimiento hacia el Norte, quedando separado del área de uso minero mediante una franja de protección compatible con una razonable calidad de vida para sus habitantes.

Esta política activa de crecimiento es compatible con el traslado del núcleo si la rentabilidad económica de la explotación minera lo posibilitara a sus expensas.

1.1.4.- Para los núcleos de las Barracas y El Corralón debe darse un desarrollo urbano ordenado que permita su integración y la elevación de su papel a núcleo de servicios del turismo, con carácter complementario a la cabecera principal del Arco Sur del Mar Menor que constituye el núcleo de los Belones.

Igualmente su ubicación estratégica entre el espacio turístico de los Belones y el Parque Regional de Calblanque potencia su función como punto de acceso a un territorio de singular valor ecológico y uso turístico alternativo, al tiempo que reduce la presión en el espacio protegido y sobre los núcleos interiores del mismo.

1.1.5.- Los núcleos rurales de Cobaticas y La Jordana deben mantener el carácter rural sin perjuicio de

concentrar algún equipamiento vinculado a las actividades didácticas y culturales del Parque Regional de Calblanque.

1.1.6.- Los núcleos rurales de la zona de Roche y Borriçen integrados en el espacio agrícola del Campo de Cartagena deben mantener su identidad evitando la dispersión caótica de viviendas y almacenes en el medio rural.

Debe imposibilitarse la formación de un continuo urbano a lo largo de los caminos rurales potenciando la centralidad de determinados núcleos mediante la implantación de equipamientos y dotaciones integrados en la propia estructura rural.

Prioritariamente se proponen Roche Bajo y Borriçen como núcleos centrales, el primero por ser el de mayor dimensión de la Diputación de Roche y Borriçen por apoyar las áreas de actividad económica propuestas junto a la Nacional 332.

1.1.7.- Alumbres tiene un crecimiento muy constreñido por los condicionamientos naturales e infraestructurales existentes, por lo que debe consolidar exclusivamente los desarrollos residenciales previstos en el planeamiento urbanístico.

Para que sea posible este desarrollo que evite el estancamiento actual, es conveniente preparar nuevos espacios para actividades económicas apoyados en el corredor Cartagena-La Unión.

1.1.8.- El poblado de Escombreras, asentamiento residencial privado vinculado a las instalaciones industriales de Repsol en el valle de Escombreras, sufre unas condiciones medioambientales que no permiten asegurar la adecuada calidad de vida a sus residentes, por lo que siguiendo la tendencia apuntada por la propia empresa debe propiciarse su extinción, según los planes de aqueélla y sin perjuicio de las garantías de realojo de los habitantes actuales.

2.- DIRECTRICES DE ORDENACIÓN

1.2.- Directrices de ordenación.

1.2.1.- El crecimiento de los núcleos urbanos debe responder al potencial desarrollo económico, ajustándose a los crecimientos orientados que se proponen.

1.2.2.- El planeamiento urbanístico municipal podrá reajustar de forma justificada los ámbitos de los crecimientos señalados, siempre que no alteren de forma sustancial las dimensiones del desarrollo urbano previsto y el modelo territorial de distribución de usos que se señala.

1.2.3.- Las densidades de las áreas de crecimiento se adaptarán a las tipologías características de cada núcleo.

En este sentido el límite máximo admisible se evalúa en 50 viviendas por Ha. en los núcleos principales y de 30 viviendas por Ha. en los de rango menor.

1.2.4.- Deben implementarse estrategias y actuaciones

de renovación urbana en los núcleos residenciales y de servicios para mejorar su imagen, captar nuevas actividades y difundir mejoras en los servicios, de acuerdo con su posición en el sistema de asentamientos.

Se prestará especial atención a las periferias de los núcleos y sus fachadas de borde, para revalorizar el conjunto aprovechando la oportunidad de la transformación que se pretende.

1.2.5.- Se impulsará la gestión urbanística con el fin de ofertar suelo abundante para las actividades económicas y el desarrollo residencial previsible, así como para la obtención de dotaciones y espacios libres de carácter local, demandados por la población.

1.2.6.- Para el núcleo de La Unión se proponen crecimientos residenciales orientados hacia el Norte y Oeste, que son las áreas con mejores condiciones para el desarrollo urbano. Se contribuye así a la recualificación de la periferia, dotando a los bordes urbanos de límites reconocibles mediante una nueva ronda urbana que mejore el sistema viario perimetral y la interconexión entre los ejes territoriales existentes.

La incorporación al proceso urbanizador de los distintos sectores que defina el planeamiento municipal se realizará por fases sucesivas, coherentes con el tejido urbano y las infraestructuras colindantes, evitando crecimientos dispersos o aislados.

1.2.7.- Los terrenos entre el polígono Lo Tacón y el casco urbano de La Unión deben convertirse en un amplio y céntrico parque urbano, mediante el tratamiento ambiental del espacio minero degradado para adaptarlo al uso de espacios libres y áreas de esparcimiento y sin perjuicio de la adecuación de sus bordes a los tejidos residenciales e industriales colindantes.

1.2.8.- La reconversión de Portmán en un núcleo turístico y de servicios debe ir acompañado de la mejora de su imagen urbana. La renovación de su parque de edificios respetará el aspecto tradicional como atractivo turístico sin perjuicio de establecer unas edificabilidades que compatibilicen el mantenimiento de los residentes con las nuevas actividades y de servicios.

La adaptación del núcleo a las nuevas actividades relacionadas con el turismo, (tiendas, restaurantes, oficinas, etc.) podrá requerir operaciones de reforma interior que deben estudiarse desde el planeamiento municipal, respetando los invariantes morfológicos de la escena urbana, (trama urbana, paseos arbolados, edificios de interés, etc.) y unas alturas de edificación integradas en su entorno.

1.2.9.- Las Directrices tratan de preservar su imagen tradicional y se establecerá un área de transición entre el núcleo y el ensanche turístico donde se imbriquen los espacios libres y dotaciones compartidas entre la población residente y la turística.

1.2.10.- Las Directrices proponen el progresivo acercamiento de los tres núcleos de la Diputación del

Beal: El Llano, El Estrecho y El Beal, formando un asentamiento integrado de mayor rango urbano y definen una zona de crecimiento orientado al pie del Cabezo de San Ginés, con muy buenas condiciones urbanísticas para su desarrollo.

Se deben iniciar políticas activas por las administraciones actuantes tendentes a favorecer el crecimiento del Llano hacia el Norte, creando suelo equipado y permeabilizando las barreras viarias y de transporte existentes.

Se potenciará, en consecuencia, un traslado no traumático del núcleo adelantándose a la posibilidad futura del mismo, si la minería fuera lo suficientemente rentable para permitirlo a sus expensas.

1.2.11.- Se establece un crecimiento orientado para la integración de los núcleos de Las Barracas y El Corralón, de modo que se dote de una trama urbana, que acabe con la dispersión actual y se favorezca la obtención de espacios libres y equipamientos públicos para la población residente actual y la prevista, al servicio del desarrollo turístico.

La evaluación de la magnitud de este crecimiento orientado podrá realizarse en el planeamiento municipal siempre que la propuesta satisfaga los criterios y objetivos de las Directrices señalados en el apartado 1.1.4.- anterior.

1.2.12.- Los núcleos de Cobaticas y La Jordana, deben mantener su carácter rural dentro del Parque de Calblanque, sin perjuicio de concentrar algún equipamiento como un Centro de Acogida que sirva como base de partida para los visitantes del Parque, capaz de prestar los servicios necesarios.

1.2.13.- Los núcleos rurales de la zona de Roche (Roche Alto, Bajo, Topares, Los Paredes, Los Huertos, Las Jorqueras) y Borricen mantendrán su identidad, concentrando su desarrollo urbano para evitar la colonización del medio rural a lo largo de los caminos.

Roche Alto y Borricen serán los núcleos de Centralidad Rural del área donde se concentrarán las actuaciones públicas en dotaciones y servicios para lo que el planeamiento municipal propiciará crecimientos selectivos de escala adecuada e integrados en el medio.

1.2.14.- Para Alumbres se propiciarán desde el planeamiento municipal y a través de actuaciones públicas en general, la mejora de la calidad ambiental de su entorno, y la reducción del efecto barrera de las infraestructuras que lo constriñen. En consecuencia se llevará a cabo el tratamiento de sus bordes urbanos y la disposición de áreas de protección respecto de la actividad industrial que aminoren los impactos sobre el núcleo.

9.2. ORDENACIÓN ÁREAS TURÍSTICAS

2.1.- Objetivos y Criterios.

2.1.1.- La transformación socioeconómica de la zona se pretende conseguir mediante el desarrollo turístico apro-

vechando la oportunidad de las actuaciones públicas en la regeneración de la Bahía y la restauración de la Sierra y la redotación de un sistema infraestructural sólido.

2.1.2.- El desarrollo turístico se dirige a lograr una oferta complementaria a la existente en el Arco Sur del Mar Menor, mediante la diversificación de las tipologías y la mayor calidad del producto turístico.

Se hace especial énfasis en el aumento significativo de los equipamientos y servicios para el ocio y el turismo, para corregir el déficit existente en la zona, y crear las condiciones necesarias para la atracción de un turismo de mayor calidad.

2.1.3.- Para acercar Portmán al foco turístico del Mar Menor se propone una sucesión de espacios turísticos articulados por el eje Portmán-Los Belones, cada uno de los cuales tiene unas características propias para lograr la complementariedad en la oferta de alojamientos y de equipamiento para el turismo:

Portmán será un área privilegiada por su entorno natural, una vez producida la regeneración de su Bahía y la restauración ambiental de su cuenca visual.

La práctica de los deportes náuticos con base en el futuro puerto, la playa, el amplio paseo marítimo y la nueva fachada litoral, son sus principales atractivos.

Atamaría concentra su interés en sus campos de golf y en una urbanización muy esmerada orientada al turismo internacional.

El espacio turístico de los Belones es la rótula de unión de estas áreas con el arco sur del Mar Menor y tiene óptimas condiciones para dar cabida a los nuevos equipamientos turísticos.

2.1.4.- Los ámbitos de las áreas turísticas se definen dentro del respeto ambiental a los espacios naturales circundantes y con amplias reservas de suelo protección respecto del espacio minero, compatibilizando las actividades sobre el territorio.

En Portmán se ha procurado rentabilizar las actuaciones públicas de carácter ambiental mediante la incorporación a la urbanización de la máxima cantidad de terrenos aptos para la edificación, con respeto a los valores ambientales de esos espacios.

2.1.5.- La salvaguarda y el protagonismo paisajístico de la naturaleza exigen unas bajas densidades de edificación. Las más recientes tendencias relativas a desarrollos turísticos así lo entienden en la pretensión de cualificar y diversificar la oferta turística.

En el Área Turística de Portmán se incluye la zona del Parque Regional de Calblanque en la vertiente Oeste del Monte de las Cenizas comprendida entre el camino de acceso al Faro de Portmán y el límite superior de los antiguos barracones y cuartelillos en su día propiedad de Defensa, con la calificación especial de Área Turístico-Ambiental.

Su ubicación, enclavada en el borde del Parque y sus inmejorables condiciones paisajísticas obliga a la integración ambiental de la edificación en el entorno con una mayor exigencia de respeto a los valores naturales y paisajísticos del medio.

Para conseguir un equilibrio armónico entre la rentabilidad socioeconómica de las inversiones públicas y la integración en el entorno se reduce la edificabilidad respecto a la global del Área de Portmán y se destina al uso exclusivo hotelero y de equipamientos turísticos.

Esta reducción de la densidad de edificación junto a un tratamiento exquisito de la edificación y un cuidado

esmerado de los detalles permitirá aprovechar la oportunidad para una oferta turística cualificada en esta zona singular de Portmán.

Del estudio comparado de escala y estructura con urbanizaciones análogas, de las primeras aproximaciones a la ordenación detallada de la Bahía con las condiciones singulares y específicas del entorno y de las tendencias actuales de densidades para áreas turísticas cualificadas y competitivas (entre 1 plaza alojamiento cada 150 m² de suelo neto y 1 plaza da 50 m², equivalente a densidades entre 15 viv./Ha. y 22,5 viv./Has.) se han obtenido como principales parámetros urbanísticos los siguientes:

- Áreas Turístico-Residencial de Portmán:

Área Turística de Portmán:

Edificabilidad global residencial-hotelera :	0,25 m ² /m ²	máximo
Edificabilidad global usos terciarios y equipamientos lucrativos (10% del residencial hotelero):	0,025 m ² /m ²	mínimo
Edificabilidad Total:	0,275 m ² /m ²	

Área Turístico-Ambiental de Portmán:

Edificabilidad global uso exclusivo hotelero y equipamientos turísticos:	0,15 m ² /m ²
--	-------------------------------------

- Áreas de Equipamiento Turístico (Los Belones-Atamaría):

Edificabilidad global residencial-hotelera:	0,05 m ² /m ²	máximo
Edificabilidad global equipamientos turísticos (mínimo)	0,10 m ² /m ²	mínimo
Edificabilidad Total:	0,15 m ² /m ²	

- Área Turística de Cala Reona:

Edificabilidad global residencial-hotelera:	0,20 m ² /m ²	máximo
Edificabilidad global usos terciarios y equipamientos lucrativos :	0,05 m ² /m ²	mínimo
Edificabilidad Total:	0,25 m ² /m ²	

2.1.6.- En extremo oriental de las Directrices es preciso ordenar la transición entre el Parque Regional de Calblanque y Cabo de Palos. Debe atenderse a la clara vocación turística de Cala Reona como remate del propio núcleo turístico de Cabo de Palos y Cala Flores, respetando los valores naturales existentes.

En consecuencia se define el Área Turística de Cala Reona, de reducidas dimensiones e integrada en el entorno natural.

2.1.7.- Para evitar la presión sobre los espacios naturales y posibilitar la integración paisajística de las áreas turísticas colindantes se plantea una menor intensidad del uso turístico en las inmediaciones de los espacios naturales.

Asimismo pasarán a dominio público parte de estos espacios como consecuencia del proceso urbanizador.

2.2.- Directrices de Ordenación de las Áreas Turísticas.

ÁREA TURÍSTICA DE PORTMÁN

2.2.1.- En la Bahía de Portmán las áreas turísticas corresponden a terrenos estables contiguos al mar, que con una pendiente inferior al 30% no afectan a las zonas de alto valor natural y paisajístico según la valoración de los estudios del medio físico realizados.

Dentro de las Áreas Turísticas de Portmán se ha destacado el Área Turístico-Ambiental que comprende la zona de piedemonte de las Cenizas en el Parque Regional de Calblanque, Peña del Águila y Monte de las Cenizas, diferenciada del resto de la ordenación de la Bahía en cuanto a los parámetros urbanísticos básicos de densidad y usos.

Esta zona tiene un nivel de protección bajo en los estudios de medio físico, citados anteriormente, como integración de un nivel medio de protección del paisaje y un nivel de protección bajo para la vegetación y la fauna. La pendiente menor del 30% de estos terrenos los hace aptos para la urbanización con las prevenciones adecuadas de adaptación por pendiente y paisaje.

La necesaria integración paisajística exige la reducción de la intensidad de edificación respecto a las demás áreas turísticas de Portmán y la limitación de usos que se reducen al hotelero y equipamientos turísticos de apoyo.

La especialización de los espacios del Área de Portmán obliga a dotar del mismo uso e intensidad a la zona contigua a la de piedemonte de Cenizas comprendida entre el bulevar de acceso a la Bahía desde los Belones, el límite Este del Parque Regional (camino del Faro de Portmán) y el dominio público marítimo-terrestre.

El planeamiento municipal desarrollará urbanísticamente las áreas turísticas delimitadas. Cualquier re-

ajuste puntual propio de la escala de detalle se justificará en base a los criterios de delimitación antedichos, con especial atención a los niveles de protección de vegetación, paisaje, medio físico y clases de pendientes contenidos en estas Directrices.

2.2.2.- La edificabilidad global máxima del Área Turística de Portmán será de 0,275 m²/m², destinándose como máximo 0,25 m²/m² al uso residencial-hotelero y turístico.

La densidad máxima del área de Portmán será de 25 viv/Ha. en uso residencial o su equivalente de 62,5 plazas hoteleras/Ha.

Los parámetros anteriores se refieren a unidades de 100 m² construidos para vivienda y 40 m² por plaza hotelera.

El planeamiento municipal establecerá los parámetros urbanísticos de las distintas tipologías que señale, mediante la equiparación correspondiente a las densidades anteriores.

2.2.3.- El necesario equilibrio entre oferta hotelera en sus distintas categorías y viviendas de segunda residencia, para la reactivación del empleo a medio y largo plazo exige una solución mixta entre ambas tipologías que garantice la dotación hotelera.

Teniendo en cuenta la exclusividad del uso hotelero en el Área Turístico-Ambiental de Cenizas y en consecuencia la oferta hotelera global del Área de Portmán se establece un porcentaje del 10% de la superficie construida para el uso hotelero.

Por tanto la densidad máxima residencial será de 22,5 vv./Ha. y la edificabilidad mínima hotelera de 0,025 m²/m².

2.2.4.- Siendo la superficie aproximada del área de Portmán de 180 Has. (excluida el Área Turístico-Ambiental de Cenizas), de la aplicación de los parámetros anteriores resultaría una capacidad máxima de 4.000 viviendas de 100 m² construidos y mínima de 1.100 plazas hoteleras de 40 m².

2.2.5.- La edificabilidad global máxima del Área Turístico-Ambiental de Portmán (Cenizas) será de 0,15 m²/m² destinándose en exclusividad a usos hoteleros y equipamientos turísticos.

La densidad máxima será de 37,5 plazas hoteleras/Ha. considerando un estándar del 40 m² construidos por plaza hotelera.

Al ser la superficie aproximada de esta zona de 37 Has. (30 Has. en el piedemonte de Cenizas y 7 Has. en la zona contigua) resultará una capacidad máxima de 1.400 plazas hoteleras.

2.2.6.- Los parámetros urbanísticos resultantes para el conjunto del Área Turística de Portmán como agregación del Área Turístico-Residencial y del Área Turística-Ambiental serán los reflejados en el siguiente cuadro:

	Superficie	Edificabilidad	Densidad Máx. Resid.-hotelera o densidad hotelera	Edif.Resid. N° viv.max	Edific. Hotel Plazas hotel. mínimo
Área Turística Residencial	180 Has.	0,275 m ² /m ²	25 viv./Ha.	0,225 m ² /m ² 4.000 viv	0,025m ² /m ² 1.100 ud.
Área Turística-Ambiental	37 Has.	0,15m ² /m ²	37,5 plazas/Ha.	0	1.400 ud.
Total Área Turística Portmán	217 Has.	--	--	4.000 viv.	2.500 ud.

En conjunto el Área de Portmán, con una superficie aproximada de 217 Has. tendría una capacidad máxima de 4.000 viviendas de 100 m² construidos, mínima de 2.500 plazas hoteleras y una reserva de 45.000 m² construidos para usos terciarios y equipamientos lucrativos.

Los parámetros medios teniendo en cuenta los aprovechamientos y superficies de cada una de las zonas, serán aproximadamente los siguientes:

- Edificabilidad media global: 0,253 m²/m²
- Edificabilidad residencial máxima: 0,186 m²/m² (73,50%)
- Edificabilidad hotelera mínima: 0,047 m²/m² (18,50%)
- Edificabilidad equipamientos: 0,020 m²/m² (8,00%)

2.2.7.- Considerando la capacidad del núcleo de Portmán, una ocupación de 5 habitantes por vivienda de 100 m² y las plazas hoteleras previstas, resulta un techo poblacional de 24.000 habitantes en el conjunto de la Bahía.

2.2.8.- El planeamiento municipal determinará las condiciones urbanísticas necesarias para la efectiva disponibilidad del suelo hotelero. En este sentido y con carácter orientativo podría estudiarse la posibilidad de destinar el 15% del aprovechamiento tipo que corresponde al municipio al uso hotelero por el interés social derivado de la creación de empleo de la industria turística.

2.2.9.- La unidad geográfica de la Bahía, la necesidad de una imagen global de la actuación turística, las ventajas de una ordenación general que articule morfológicamente las distintas piezas y distribuya las dotaciones con mayor entidad a la escala de la Bahía, exigen una unidad de planeamiento para todo el área.

Con independencia de este planeamiento unitario, el desarrollo urbanístico podrá realizarse mediante los mecanismos habituales de gestión de modo que se compensen los desequilibrios entre las distintas unidades de ejecución que se establezcan.

2.2.10.- La ordenación del área de Portmán, garantizará la articulación de los dos espacios a ambos lados del Cabezo del Engarbo mediante el bulevar de la Bahía y el Paseo Marítimo con la entidad y estructura que las Directrices otorgan a estos elementos fundamentales de la ordenación.

El espacio al Oeste de Portmán se vertebrará en torno al bulevar central, continuación del nuevo acceso a la Bahía que discurre apoyado en el encauzamiento previsto para la rambla del Infierno y aglutinará las mayores densidades y actividades urbanas.

Entre el núcleo de Portmán y los nuevos desarrollo

turísticos deberán concentrarse las reservas de espacios libres y equipamientos a modo de dotación cruzada para el uso indistinto por residentes y turistas.

2.2.11.- La zona al Este del Cabezo del Engarbo y el piedemonte de Cenizas tienen una magnífica fachada litoral y un entorno natural muy cualificado. Dado que los requerimientos espaciales para los usos hoteleros requieren la proximidad a los recursos turísticos (playa, parque natural) y cierta autonomía respecto del tejido residencial, se estima que estas zonas reúnen las condiciones adecuadas para el uso hotelero y alojamientos turísticos.

En cualquier caso el piedemonte de Cenizas es un área de sensibilidad paisajística donde las actuaciones que materialicen los usos e intensidades definidos serán respetuosas con el medio para permitir su integración en el entorno.

2.2.12.- El planeamiento de detalle establecerá para el área de Portmán las tipologías y condicionantes urbanísticos (altura, ocupación, tratamiento de espacios libres y urbanización, etc.), de acuerdo con las aptitudes de los distintos espacios para adaptarse a las limitaciones por pendientes, vegetación y paisaje establecidas en los estudios del medio físico de las Directrices.

Con carácter previo a cualquier actuación urbanística en el área, se realizarán los estudios específicos de estabilidad de escombreras de la cuenca de la Bahía y se tomarán las medidas oportunas para la eliminación de cualquier riesgo de deslizamiento.

Igualmente se ejecutarán estudios geotécnicos previos para detectar la presencia de pozos y minados para tomar las medidas de protección adecuadas, que en su caso garanticen la aptitud del terreno para los usos edificables y la seguridad de los usuarios.

Por último será preciso proceder a la eliminación de todas las balsas de lodos existentes de acuerdo con las directrices señaladas en el capítulo de Restauración Ambiental y Paisajística de la Sierra Minera:

ESPACIO TURÍSTICO DE LOS BELONES

2.2.13.- El planeamiento municipal establecerá una ordenación básica de conjunto para articular las distintas piezas del territorio, garantizar la implantación de infraestructuras generales necesarias para todo el espacio y señalar las condiciones de respeto medio ambiental que evite la colmatación del frente de la Carretera de los Belones a Portmán, la implantación caótica de las actuaciones y la degradación ambiental consiguiente.

En consecuencia, las actuaciones serán selectivas, adaptadas a la vocación actual de los espacios abiertos y a la fisonomía del paisaje. La calidad visual del entorno obliga a bajas ocupaciones de suelo y limitación de altura de las edificaciones, en coherencia con la valoración de la aptitud del suelo para ser urbanizado señalada en los estudios del medio físico.

2.2.14.- Los usos fundamentales de este espacio son

los equipamientos de ocio y recreativos de apoyo al desarrollo turístico de la zona, con un programa urbano que entre otros podría recoger los siguientes:

- Parque de juegos.
- Salas de Fiesta.
- Planetario.
- Auditorio.
- Hipódromo.
- Parque de Atracciones y Zoológico.
- Parque deportivo.
- Centros Sanitarios y Asistenciales.
- Palacio de Exposiciones y Congresos. Centros Culturales.

En torno a estos equipamientos, el alojamiento en sus distintas tipologías cumplirá la función de complemento de la actividad recreativa.

2.2.15.- La edificabilidad global será de 0,15 m²/m², pudiendo destinarse como máximo un 30% de la edificación a los usos residenciales y hoteleros que acompañan a los equipamientos.

Teniendo en cuenta que la superficie de este espacio son 300 Has., la capacidad máxima correspondería en 1.350 unidades de vivienda de 100 m² construidos o su equivalente de 3.400 plazas hoteleras.

En cualquier caso los desarrollos residenciales quedarán forzosamente vinculados a los equipamientos que los posibilitan, con una distribución equilibrada en el conjunto de la ordenación.

El planeamiento municipal establecerá las condiciones urbanísticas que garanticen la vinculación señalada y la efectiva ejecución de los equipamientos referidos.

2.2.16.- Las áreas colindantes a los espacios naturales deberán tener una menor intensidad de usos edificables y mayores espacios libres para conseguir unas zonas de transición y amortiguación de usos que disminuyan el impacto sobre los espacios naturales.

ATAMARÍA Y AMPLIACIÓN

2.2.17.- Las Directrices apuestan por la consolidación de esta urbanización de calidad, dentro del objetivo de lograr una sucesión de espacios turísticos desde La Manga a Portmán.

Las ampliaciones sucesivas del campo de Golf han dado lugar a unos intersticios cuya vocación es la de completar la oferta de ocio mediante la implantación de equipamientos variados.

2.2.18.- Los parámetros urbanísticos generales, de edificabilidad, usos y adaptación al entorno natural para estas áreas de integración turístico serán los mismos que los indicados para el espacio turístico de Los Belones.

Con carácter previo en cualquier actuación urbanística en el área de ampliación se realizarán los estudios específicos y actuaciones que garanticen la estabilidad del Pantano Lirio.

ÁREA TURÍSTICA DE CALA REONA

2.2.19.- En el entorno de Cala Reona, las áreas turísticas corresponden a los terrenos considerados aptos en los estudios del medio físico por integración de los niveles de protección de paisaje y vegetación (bajo) y pendientes inferiores al 15%.

El planeamiento municipal podrá reajustar puntualmente el ámbito a la escala de detalle correspondiente siempre que se mantenga los criterios de delimitación señalados anteriormente.

2.2.20.- La edificabilidad global máxima del área turística será de 0,25 m²/m² con un máximo de 0,20 m²/m² para uso residencial-hotelerero y el resto para usos terciarios.

La densidad máxima será de 20 viviendas de 100 m² construidos por Ha. de suelo en uso residencial o su equivalente a razón de 50 plazas hoteleras por Ha. de suelo.

La conveniencia de mantener una oferta hotelera en la zona exige un equilibrio entre el uso residencial y el de hotelero que se establece en un 15% del volumen total edificable.

El planeamiento municipal establecerá las condiciones que garanticen la efectiva reserva hotelera.

Estimando una superficie aproximada de 18 Has. y de los parámetros anteriores resultaría una capacidad de 300 viviendas de 100 m² y 140 plazas hoteleras, y una población en colmatación de 1.640 habitantes.

2.2.21.- La ordenación se integrará en el espacio marítimo del conjunto turístico-litoral de Cabo de Palos, articulándose con la trama de Cala Flores. La servidumbre de protección establecida en la Ley de Costas se destinará a paseo marítimo, espacios libres y equipamientos turísticos, paliando el déficit de Cala Flores al mismo tiempo que se crea un foco común de actividades y de ocio.

2.2.22.- Al pie del Parque de Calblanque se reservarán espacios de transición con menor intensidad edificable y mayores espacios libres para amortiguar la presión sobre aquél.

2.2.23.- Ante la existencia de pozos, minados, chimeneas de ventilación y otros restos mineros en el entorno de Cala Reona se realizarán estudios geotécnicos previos en el área turística definida para tomar las medidas de protección adecuadas que en su caso garanticen la aptitud del terreno para los usos edificables y la seguridad de los usuarios y de la población en general.

COMPENSACIÓN EN LOS ESPACIOS VERDES

2.2.23.- La obtención de los aprovechamientos urbanísticos indicados para todas las áreas turísticas llevarán consigo la previa cesión a la Administración de terrenos del Sistema Territorial de Espacios Verdes en cuantía equivalente a la superficie de los que se incorporen al proceso urbanizador.

A estos efectos se definen las áreas donde deberán realizarse las cesiones:

Para el Área Turística de Portmán, los espacios verdes, incluidos en la cuenca visual de la Bahía.

Para el resto de las áreas turísticas serán los espacios verdes desde el límite de la cuenca visual de la Bahía hasta Cabo de Palos.

9.3. ORDENACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

3.1.- Objetivos y Criterios.

3.1.1.- Se pretende la especialización y diversificación de los espacios de actividad económica apoyados en la oferta actual de suelo, y las vocaciones del territorio para satisfacer las necesidades detectadas.

Se complementan las áreas industriales existentes con nuevos espacios capaces de dinamizar la actividad industrial de gran importancia en el sistema productivo comercial y se proponen nuevas áreas para uso terciario industrial y de servicios que deben satisfacer la demanda de la población turística.

3.1.2.- La industria química, energética y en general pesada debe concentrarse en Escombreras. Las industrias de química derivada y actuaciones de micropolígonos relacionados con la industria energética, favorecerán un nuevo desarrollo del área, en línea con los objetivos del Plan Especial de Desarrollo de Cartagena.

3.1.3.- El Polígono de los Camachos debe convertirse en un espacio favorable a la modernización empresarial como contenedor de una red multiparque de actividades productivas innovadoras y de servicios, contrapunto al polígono de Escombreras

De tal suerte se alcanzaría el objetivo del Plan de Reactivación Económica de conseguir un Parque de Actividad Económica en el citado polígono.

3.1.4.- Se consolidará un eje de actividad económica para la integración del mercado de trabajo entre Cartagena y La Unión, mediante la implantación de paquetes de actividad apoyados en la conversión de la CN-332 entre La Unión y Cartagena en vía parque o bulevar.

Estos minipolígonos tienen por objeto la promoción pública de naves nido a modo de vivero de empresas que favorezcan la creación de nuevas empresas y la relocalización de las existentes.

En su ubicación se tiene en cuenta los nodos resultantes de la intersección del anillo de actividad de Escombreras-Cabezo Beza con la vía parque sobre la CN-332 y el que resultará en el cruce de ésta con la futura variante Oeste de La Unión.

3.1.5.- El Polígono de uso mixto de Lo Bolarín debe orientarse a la industria agroalimentaria, manipulación y almacenamiento de productos agrícolas de la zona Sur

del Campo de Cartagena, al tiempo que reúne las condiciones óptimas para albergar industrias auxiliares y de servicios vinculados al Parque de Actividad Económica de los Camachos.

3.1.6.- Las nuevas actividades que el desarrollo turístico de Portmán lleva aparejado (almacenamiento, exposición, venta de productos al por mayor o por menor, talleres de reparación, servicios a las empresas, oficinas, etc.) cuya demanda no puede satisfacerse en la Bahía requieren la reserva de un espacio adecuado en el núcleo de mayor rango y apoyado en el nuevo eje Autovía-La Unión-Portmán que garantiza la fluidez en la distribución de mercancías y servicios.

El Parque Comercial y de Servicios de La Unión completa el desarrollo urbano y eleva el rango comercial del propio núcleo.

3.1.7.- La ausencia de áreas planificadas para la distribución y los servicios en el Arco Sur del Mar Menor está provocando la ocupación indiscriminada de los márgenes de la carretera de La Manga, produciendo un fuerte deterioro ambiental y paisajístico tanto sobre el Parque Regional de Calblanque como sobre la propia laguna.

La necesidad de reconducir este proceso y de mejorar el suministro a los Centros Turísticos obliga a preparar espacios convenientemente ordenados en la proximidad de éstos.

En consecuencia se propone crear dos Centros de Abastecimiento y Servicios, uno en el núcleo de Cabo de Palos y otro en Los Belones. El de Cabo de Palos completa el borde de los suelos urbanizables con una magnífica accesibilidad y el de Los Belones cuyo ámbito no queda definido por estar fuera del ámbito de estas Directrices contribuirá a incrementar el papel de Los Belones como núcleo de servicios al turismo de todo el Arco Sur del Mar Menor.

3.2.- Directrices de Ordenación de las Áreas de Actividad Económica.

ESCOMBRERAS

3.2.1.- Se propiciará la incorporación al proceso urbanizador del polígono de Escombreras como principal polo de industria química y energética, mediante el desarrollo de los instrumentos urbanísticos correspondientes.

3.2.2.- El planeamiento municipal podrá reajustar sus límites con los criterios señalados en las Directrices para recoger las instalaciones existentes, adaptarse a las áreas del Sistema de Espacios Verdes y establecer zonas de transición de usos en el entorno del núcleo de Alumbres.

3.2.3.- Para el desarrollo del polígono y su dinamización económica deben anticiparse la mejora de infraestructuras recogidas en el Plan Especial de Desarrollo de Cartagena:

- Estación Terminal ferroviaria para contenedores; Actuaciones en la dársena según el Programa de la Auto-

ridad Portuaria; Mejora de accesos viarios y previsión de una Zona de Actividad Logística (Z.A.L.) en el Puerto.

3.2.4.- Las inversiones públicas en infraestructuras se completarán con actuaciones de acompañamiento tendentes al relanzamiento de la actividad económica.

Los antiguos terrenos de Fesa-Enfersa, actualmente propiedad de la Comunidad Autónoma, y los del Fangal de la Autovía Portuaria se destinarán con carácter urgente al desarrollo de nuevas tecnologías para industrias de «química limpia» y minipolígonos especializados de promoción pública.

3.2.5.- La situación de contaminación de los suelos ocupados por las instalaciones industriales debido a los vertidos de hidrocarburos de Repsol y por los vertidos de escorias de fundición y estériles de mina además de escurrientías de hidrocarburos en el Fangal, exige un severo tratamiento de recuperación de estos suelos.

Deben impulsarse las actuaciones medioambientales en marcha, culminando la ejecución de los proyectos correspondientes derivados de las auditorías ambientales realizadas:

I.- Proyecto de recuperación de suelos contaminados por residuos peligrosos del Fangal.

II.- Proyecto de construcción de zanja de contención y recuperación de productos en el subsuelo.

III.- Acciones de prevención y control en instalaciones de Repsol Petróleo.

PARQUE DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS CAMACHOS

3.2.6.- Este Parque deberá configurarse como un espacio favorable a la modernización empresarial, y a la minimización de impactos ambientales. Desarrollará servicios a la producción, centros de innovación y modernización empresarial, I+D, etc., en colaboración con la Universidad y otras Instituciones especializadas.

El parque de Actividad de los Camachos se desarrollará mediante módulos ocupacionales configurados como Áreas de Actividad de superficies diversas para usos mixtos o temáticos.

Cada una de estas Áreas se caracterizarán por la unidad de promoción y una concepción integral desde el punto de vista urbanístico y de gestión y mantenimiento.

3.2.8.- El nexo de unión de estos paquetes de actividad serán los Sistemas Generales en ejecución previstos en el Plan Especial de Infraestructuras promovido por la empresa pública SEPES.

En consecuencia se postula la culminación urgente de las obras del Plan Especial y la formulación del planeamiento urbanístico para la concreción de los distintos módulos adaptados a la demanda real de mercado, con una programación flexible en función de la comercialización y recuperación de recursos de las distintas fases.

POLÍGONO INDUSTRIAL DE USO MIXTO LO BOLARÍN

3.2.9.- Se impulsará el desarrollo urbanístico de este sector por su adecuada localización y favorables expectativas apoyadas en la realización del Parque de los Camachos y las mejoras de la accesibilidad derivadas de la creación del eje Autovía- La Unión-Portmán.

3.2.10.- Se favorecerá el uso mixto en el polígono para la implantación de industrias, almacenes y oficinas, flexibilizando el parcelario y adaptando el viario en su caso para satisfacer los requisitos de una demanda diversificada.

3.2.11.- La reurbanización del polígono se efectuará por fases adaptadas al ritmo de la demanda que posibilite unidades completas en la dotación de infraestructuras.

MINIPOLÍGONOS EN VÍA PARQUE DE LA N-332

3.2.12.- Tendrán por objeto una oferta de suelo público directa o en colaboración con la iniciativa privada destinada a promocionar nuevas empresas (vivero de empresas) y satisfacer las necesidades de relocalización de las existentes.

3.2.13.- Cada una de las áreas establecidas se desarrollará de forma unitaria, con un parcelario adecuado a un tamaño de pequeña empresa muy diversificada en cuanto a su superficie (Parcelas entre 100 y 1.000 m²).

3.2.14.- La actuación pública irá dirigida fundamentalmente a la promoción de naves nido en propiedad o en alquiler para incubadoras de empresas.

PARQUE COMERCIAL Y DE SERVICIOS DE LA UNIÓN

3.2.15.- El planeamiento urbanístico ajustará los límites del crecimiento orientado para usos terciarios edificables, atendiendo a los resultados de los estudios geotécnicos previos que deben realizarse debido a la existencia detectada de minados y restos mineros en el área.

Si fuera precisa la eliminación o tratamiento especial de alguna estructura minera se incluirá en los costes de urbanización a imputar a los propietarios de suelo.

3.2.16.- El planeamiento municipal fijará la edificabilidad global que no excederá de 0,8 m²/m² especificando los usos pormenorizados dentro de un Programa Urbano constituido por:

- Centros Comerciales y de Abastecimiento.
- Almacenamiento y Distribución.
- Exposición y Venta.
- Talleres de reparación y de servicios en general.
- Oficinas y locales representativos.
- Áreas de Restauración y Servicios.
- Otras actividades similares.

3.2.17.- Se cuidará la imagen global del parque tanto de los detalles de urbanización como del acabado de las edificaciones, en especial en la fachada del núcleo a la variante Oeste.

CENTROS DE ABASTECIMIENTO Y SERVICIOS

3.2.18.- El planeamiento municipal estudiará la delimitación del ámbito del Centro de Abastecimiento y Servicios de los Belones, atendiendo a la integración con la trama urbana del núcleo, la accesibilidad desde la Autovía de La Manga y la escala adecuada para satisfacer la demanda existente en la zona más oriental del Arco Sur del Mar Menor.

En este sentido, como criterio orientador se considera idóneo en las Directrices el espacio al Norte y Este de los Belones entre los accesos a Islas Menores y Mar de Cristal y el nudo de la Autovía.

3.2.19.- El Centro de Abastecimiento y Servicio de Cabo de Palos completará el suelo urbanizable del núcleo hasta la Autovía de la Manga resolviendo su articulación con el tejido urbano, la accesibilidad global desde los principales ejes viarios y su compatibilización con la reserva prevista para la prolongación de FEVE.

3.2.20.- El planeamiento municipal fijará la edificabilidad global de ambos Centros con un techo máximo de 0,6 m²/m² y un programa urbano similar en cuanto a usos al Parque Comercial de La Unión si bien con mayor preponderancia de usos hoteleros, de restauración y lúdicos.

3.2.21.- Para ambos Centros de los Belones y Cabo de Palos se evitará la formación de pantallas visuales desde la autovía hacia el Mar Menor en el primero y de aquella al entorno de Parque de Calblanque en la segunda, mediante la justificación en el planeamiento de desarrollo de la adaptación de las edificaciones al relieve y al paisaje.

10. ORDENACIÓN DEL SISTEMA TERRITORIAL DE EQUIPAMIENTOS

10.1.- EQUIPAMIENTOS DE OCIO PARA EL TURISMO

1.1.- Objetivos y criterios.

1.1.1.- Se pretende diversificar y cualificar la oferta turística del Área Turística de Portmán y Arco Sur del Mar Menor, mediante un conjunto de actuaciones de equipamientos para el ocio turístico.

1.1.2.- Para asentar un turismo de calidad, menos estacionario y orientado a potenciar la industria hotelera frente a la oferta convencional de la 2ª residencia, además de la oferta de sol y playas, es preciso dotar de singularidad y diversidad a los productos turísticos, de tal forma que pueda ofrecerse una gran variedad de actividades para el tiempo libre.

1.1.3.- Los puertos deportivos son equipamientos básicos para la atracción de un turismo de mayor poder adquisitivo y, dada la escasez de puntos de atraque en la zona Sur del Mar Menor, debe ser objetivo principal paliar el déficit con una instalación náutico-deportiva en la Bahía de Portmán.

1.1.4.- La congestión existente en La Manga y la escasez de suelo, unido a la conveniencia de encauzar las iniciativas para nuevos equipamientos extensivos en el Arco Sur del Mar Menor y La Manga justifica la necesidad de prever un espacio para dar cabida a estos equipamientos de ocio al servicio del turismo, no sólo pensando en la actuación de la Bahía de Portmán.

1.1.5.- Teniendo en cuenta la riqueza de los recursos naturales y la existencia de elementos de interés cultural y científico en toda la Sierra Minera, las Directrices tratan de poner en valor turístico estos recursos mediante la interconexión a través de unos itinerarios cicloturísticos, que configurando una red diferenciada posibilite una forma de hacer turismo más respetuosa con el medio ambiente.

De esta forma se persigue enlazar áreas singulares (playas, miradores, etc.) del Parque de Calblanque, Peña del Águila y Monte de las Cenizas, de excepcional valor natural, con arquitecturas del paisaje minero incoado como «sitio histórico» (Castilletes, Chimeneas, Hornos de Fundición, Casas de Máquinas, etc.) y otros Bienes de Interés Cultural y edificios de valor arquitectónico.

Las vías pecuarias existentes constituyen la base de los principales recorridos de los itinerarios cicloturísticos, con lo que se persigue la reutilización de este importante patrimonio natural y cultural.

1.1.6.- Además como un recurso turístico añadido, las áreas y elementos de valor geominero y científico se integran en el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la puesta en valor y uso turístico de la Sierra Minera.

Su articulación a través de los itinerarios cicloturísticos de la Sierra favorece la creación de recorridos seguros convenientemente señalizados en los que se llevarán a cabo actuaciones de protección de los pozos y minados existentes.

1.1.7.- La recuperación de los vestigios mineros en todas sus etapas es un objetivo fundamental dentro de la estrategia de incorporar un turismo cualificado, divulgando los valores culturales y el conocimiento de la historia y los procesos de la minería.

En consecuencia se proponen dos líneas de actuación:

- Rehabilitación y mantenimiento in situ de los restos de la arquitectura minera (Hornos, castilletes, chimeneas, lavaderos, etc.).

- Realización de un área temática que, aprovechando la elevada concentración de restos existentes en el Cabezo Rajao favorezca la incorporación de otros bienes cultura-

les, la evitación del riesgo de degradación que padecen, mediante una ordenación y mantenimiento adecuado.

1.1.8.- La abundante presencia de elementos de interés paleontológico y cultural en el entorno de Cueva Victoria, San Ginés de la Jara y Cabezo de San Ginés, constituye una oportunidad para acometer de forma unitaria su puesta en valor como aliciente para el turismo.

1.2.- Directrices de Ordenación.

1.2.1.- Se impulsará la realización de un puerto deportivo en la Bahía de Portmán, con un tamaño adaptado a la morfología y dimensiones de la Bahía, según las directrices específicas que se desarrollan posteriormente.

Esta actuación se coordinará con la recuperación de la bahía, la regeneración de la playa y la realización del paseo marítimo.

1.2.2.- Se favorecerá la implantación ordenada de grandes equipamientos para ocio turístico en el Área de los Belones con los criterios y directrices que se señalan en las Directrices de Ordenación de las Áreas Turísticas.

PARQUE TEMÁTICO DEL CABEZO RAJAO

1.2.3.- Por las Administraciones competentes se impulsará la ejecución del Parque Temático Geominero y Arqueoindustrial del Cabezo Rajao, elaborando un Plan Integral que ordene el área y defina pormenorizadamente las actuaciones de rehabilitación y los nuevos elementos de interés que se incorporen.

La ordenación tenderá a conseguir una adecuada articulación entre las construcciones y restos mineros con amplias áreas de espacios libres y de esparcimiento para lograr un Parque de suficiente envergadura y calidad.

1.2.4.- Si el planeamiento municipal introdujera algún reajuste en el ámbito señalado por las Directrices, los usos permitidos en las áreas afectadas no interferirán al uso principal ni a la imagen de calidad y percepción de Parque.

1.2.5.- Debido a las condiciones del subsuelo con existencia de pozos y minados, con anterioridad a la realización de construcciones, se llevarán a cabo los estudios geotécnicos precisos que aseguren la seguridad y estabilidad de las mismas.

PARQUE TEMÁTICO DE CUEVA VICTORIA

1.2.6.- Para la ejecución del Parque Paleontológico de Cueva Victoria-San Ginés se elaborará un Plan de Ordenación y Rehabilitación que con carácter integral ordene los usos y edificaciones en el entorno del B.I.C. de San Ginés de la Jara.

Los usos temáticos principales estará relacionados con el estudio, conservación y exposición de los fósiles de homínidos de Cueva Victoria, por lo que es imprescindible acondicionar un Museo de Fósiles y un Centro de Acogida de Visitantes y Expertos.

1.2.7.- De forma complementaria podrán plantearse otros usos compatibles con los anteriores que a su vez aprovecharán la existencia del importante patrimonio edificado del Convento de San Ginés y las potencialidades derivadas de su ubicación dominante sobre el Arco Sur del Mar Menor, la existencia de aguas termales y las ermitas medievales del Monte Miral.

En este sentido se posibilitarán actuaciones tendentes a la recuperación del patrimonio edificado y usos como alojamiento turístico-hoteleros de escasa entidad, Centro de Congresos, Balneario de aguas termales, etc., con abundancia de espacios libres y áreas de esparcimiento acordes con la calidad y dimensión pretendida para el Parque.

ITINERARIOS CICLOTURÍSTICOS

1.2.8.- Las Administraciones podrán reajustar los recorridos señalados en las Directrices para adaptarlos a la realidad física de los caminos y coladas existentes a los condicionamientos topográficos, y al interés y grado de conservación de los valores naturales y culturales por donde discurren.

1.2.9.- Estos itinerarios se diseñarán con unas características técnicas (trazado, firme, señalización, protecciones, etc.) adaptados al entorno natural.

Igualmente se contemplarán en los miradores y puntos de acceso al territorio actuaciones para áreas de descanso y esparcimiento o pequeños centros de acogida con los siguientes servicios: albergues, restaurante, información asistida, teléfonos, aparcamientos, botiquín, tienda, recogida de basura, taller de bicis, bancos y mesas exteriores, vigilancia, etc.

Se procurará que estos servicios aprovechen las edificaciones existentes (Baterías de Defensa, etc.) que serán rehabilitadas para los citados usos.

1.2.10.- De forma conjunta con la realización de los itinerarios se llevarán a cabo las medidas de seguridad en los pozos y minados en el entorno de los itinerarios, consistentes en su señalización y protección mediante la realización de brocales, vallados y cualesquiera otras medidas análogas necesarias que estime la Administración de Minas.

Cuando los itinerarios cicloturísticos discurren a través de áreas de uso minero en explotación será precisa la autorización expresa de la empresa explotadora de acuerdo con las Instrucciones Técnicas Complementarias del Reglamento General de Seguridad Minera.

1.2.11.- El trazado del tramo de itinerario turístico que siguiendo la Rambla de la Carrasquilla discurre entre los Campos de Golf tiene carácter indicativo pudiendo el planeamiento municipal y los proyectos de desarrollo re-

ajustar el recorrido del citado itinerario en ese tramo según la valoración que se realice en aquellos de los criterios de seguridad, tráfico previsible y afecciones al uso recreativo.

BIENES DE INTERÉS CULTURAL

1.2.12.- Se fomentará la rehabilitación y reutilización del patrimonio edificado y en especial de los siguientes elementos:

- Arquitecturas del paisaje minero (Castilletes, Chimeneas, Hornos de Fundición, Casas de Máquinas, etc.) incoado «sitio histórico».

- Monumentos: El Mercado de Abastos y la Casa del Piñón de la Unión; El Hospital de la Caridad y la Casa del tío Lobo de Portmán, el Convento de San Ginés de la Jara.

- Edificios de interés arquitectónico: Baterías Costeras de Defensa. Iglesias y Ermitas y Edificios eclécticos en La Unión y el Cementerio de La Unión, etc.

1.2.13.- En cuanto a los yacimientos arqueológicos, la Administración establecerá un programa para señalar los yacimientos susceptibles de visita y los que deben protegerse de este uso, en orden a la adecuada Conservación que evite su deterioro.

Para los yacimientos que se ubiquen en áreas urbanas y de posibles desarrollos urbanísticos, como es el de la Villa del Paturro, el planeamiento municipal fijará las condiciones para su integración e las edificaciones o en los espacios libres de la ordenación resultante.

10.2.- DIRECTRICES DE LOS ESPACIOS VERDES Y DOTACIONES URBANAS

2.1.- Objetivos y criterios.

2.1.1.- Las necesidades de equipamientos detectados en los núcleos son de carácter marcadamente local, que pueden y deben resolverse desde el planeamiento municipal con la adecuada gestión urbanística.

En consecuencia, fuera de los equipamientos turísticos no se proponen equipamientos de ámbito supramunicipal, entendiéndose que el sistema de asentamientos está correctamente jerarquizado, satisfaciendo el Área Central de Cartagena las necesidades dotacionales más sofisticadas y de mayor rango funcional.

2.1.2.- La conversión de La Unión en subcabecera comarcal, mediante el desarrollo socioeconómico previsto en las Directrices hace factible recuperar para la ciudad los terrenos degradados por la actividad minera entre Lo Tacón y Los Benzales para la ubicación de un gran parque urbano central.

2.2.- Directrices de Ordenación.

2.2.1.- El Parque Urbano de La Unión, albergará una amplia dotación de espacios libres y equipamientos que posibiliten una nueva centralidad a un área periférica degradada por restos mineros y edificaciones de muy baja calidad, sobre unos terrenos alterados por las explotaciones mineras superficiales y los arrastres de las escorrentías.

Esta actuación rematará sus bordes mediante edificaciones que se adapten a los usos y tipologías colindantes, con las condiciones urbanísticas que se establezcan en el planeamiento municipal.

2.2.2.- La administración urbanística favorecerá el desarrollo de equipamientos y dotaciones públicas en la zona Norte del Llano como medidas activas para impulsar el crecimiento paulatino del núcleo en la dirección señalada por las Directrices del Sistema Urbano y reforzar su rango urbano en el conjunto del área.

2.2.3.- Se potenciarán las actuaciones públicas en dotaciones y servicios en los núcleos de Roche Bajo y Borricén para dotarlos de centralidad en el medio rural, de modo que difundan un aceptable nivel dotacional y funcional sobre los núcleos próximos.

10.3.- REGENERACIÓN DE LA BAHÍA, PASEO MARÍTIMO Y PUERTO

1.1.- Objetivos y Criterios.

1.1.1.- Todo el desarrollo de las propuestas de las Directrices pivotan sobre la regeneración de la Bahía como pieza clave y motor de arranque para la estrategia de transformación espacial de este singular territorio de la Región.

1.1.2.- De los estudios realizados para la regeneración se desprende que no es de esperar la recuperación natural de la Bahía ni es técnicamente posible construir una playa estable de arena en la actual línea de orilla debido a las elevadas pendientes y el elevado grado de exposición frente al oleaje.

Además la situación actual no carece de riesgos ambientales por la toxicidad derivada de la alta concentración de metales pesados sobremanera en la capa superficial. En consecuencia, es necesaria la regeneración artificial de la Bahía.

La mayor conciencia medioambiental de la sociedad, la aspiración profundamente sentida por los habitantes de Portmán y su entorno, y la mayor calidad visual y paisajística de la recuperación total de la lámina de agua anterior a los vertidos constituyen los argumentos funda-

mentales para que se haya tomado por los poderes públicos la decisión de regenerar la Bahía llevando la línea de costa a la posición de 1957.

Esta solución además tiene la ventaja de permitir una playa más abrigada en el interior de la Bahía, la recuperación de los usos tradicionales de la misma y unas mayores posibilidades de disfrute para el turismo.

1.1.3.- La Comisión de Seguimiento de las Directrices de Portmán en su sesión de mayo de 1994 consideró la necesidad de incorporar un puerto deportivo como principal atractivo turístico de la Bahía regenerada, si bien su ejecución podría desvincularse de la regeneración en sí, al poder ser objeto de concesión administrativa independiente.

Este puerto deportivo es necesario para lograr Portmán un turismo de calidad y mayor poder adquisitivo y a su vez ofertar un nuevo aliciente a los turistas y residentes de la urbanización y campo de golf de Atamaría.

En todo caso, este equipamiento en ubicación y tamaño debe quedar integrado ambientalmente en la nueva imagen resultante de la regeneración modélica de la Bahía.

1.2.- Directrices de actuación y ordenación.

REGENERACIÓN DE LA BAHÍA

1.2.1.- El Proyecto de regeneración de la Bahía, en función de los usos recreativos previstos deberá garantizar los siguientes extremos:

- La regeneración de la Bahía debe posibilitar el baño en la playa generada, mediante su estabilidad en planta y perfil de sus zonas emergida y sumergida y la evitación de cualquier alteración de sus fondos que permitiera la transmisión y suspensión del sedimento en el agua. A estos efectos la concentración de metales pesados en el agua por transferencia y demás características del agua de baño estarán dentro de la normativa de calidad de aguas legalmente exigible (Real Decreto 734 de 1 de julio de 1988 y concordantes).

- La estabilización de los sedimentos extraídos, que eviten cualquier riesgo de contaminación en base a su potencial toxicidad, tanto en los depósitos a realizar en el medio marino y en las cortas de la Sierra Minera.

Se fijarán en consecuencia las condiciones hidrogeológicas, geotécnicas y de impermeabilización a exigir a las posibles áreas de depósito en tierra y de tratamiento del material para evitar la contaminación de las aguas subterráneas y de las escorrentías superficiales.

Se establecerán para los vertidos en tierra depósitos de seguridad (estancos por impermeabilización artificial en capas superior e inferior). Para el vertido al mar se cumplirán la reglamentación nacional y los convenios internacionales (Oslo, Londres, etc.).

- La obtención de una playa seca de ancho medio de 50 m. que aproximadamente posibilitaría el uso y disfrute simultáneo de hasta 15.000 personas con un estándar de 5 m² por usuario.

- La compatibilización de las obras de regeneración con las del propio puerto con independencia del régimen de ejecución y explotación que se prevea para éste.

1.2.2.- La nueva línea de ribera fruto de la regeneración avanzará hacia el mar en una magnitud de 30 m. en el área central de la Bahía, con objeto de obtener un amplio Paseo Marítimo que articule las dos áreas turísticas a ambos lados del Cabezo del Engarbo.

De esta forma se consigue un esponjamiento de la edificación y menores volúmenes en la zona de influencia mejorando la integración de la fachada litoral, al tiempo que se reducen los costos de regeneración por disminución del volumen de residuos a trasladar.

La documentación gráfica de las Directrices incorpora un plano a escala adecuada con el deslinde actual del Dominio Público Marítimo-Terrestre.

1.2.3.- De conformidad con el Plan Especial de Desarrollo de Cartagena las actuaciones de regeneración de la Bahía de Portmán se extenderá a la recuperación de la playa del Gorguel y en la medida que lo permita la asignación presupuestaria destinada por la Administración Central a este proyecto, a la regeneración de la playa de la Cola del Caballo.

1.2.4.- El proyecto de regeneración de la Bahía se sujetará a Evaluación de Impacto Ambiental.

PASEO MARÍTIMO Y PLAYA.

1.2.5.- La morfología de la Bahía que divide el espacio turístico en dos áreas a ambos lados del Cabezo del Engarbo exige una sólida articulación que sólo es posible mediante la generación de amplios espacios en el borde costero.

Además la calidad pretendida del espacio turístico obliga a tratar el borde litoral con elementos significativos de singular prestancia como son un amplio Paseo Marítimo y el singular bulvar de la Bahía.

En consecuencia el diseño de estos elementos debe ser cuidadoso en sus detalles y dispondrán de unas dimensiones acordes con su funcionalidad y carácter.

El Paseo Marítimo tendrá un ancho de 30 metros para conseguir amplios espacios libres con equipamientos en concesión al servicio de la playa, configurando un importante eje de esparcimiento y actividades lúdicas.

El bulvar de la Bahía tendrá un ancho de 40 metros aproximadamente para dar cabida a dos calzadas, una para cada sentido de circulación y doble carril, separados por una amplia mediana arbolada.

Las aceras de aparcamiento anexas se ubicarán preferentemente en la margen opuesta al paseo marítimo para no perturbar la contemplación de la bahía, bien mediante aparcamientos anexas a un vial de servicio o bahía específicas de aparcamientos.

Las áreas se dimensionarán con holgura suficiente para permitir la continuidad de los itinerarios cicloturísticos.

1.2.6.- La salida a la Bahía de las ramblas encauzadas se realizarán en los dos extremos del área central de playa, según el esquema indicado en las Directrices evitando su fragmentación.

PUERTO DEPORTIVO Y PESQUERO

1.2.7.- El tamaño del puerto será el resultado del equilibrio entre la necesaria rentabilidad económica, la escala y morfología de la Bahía y las necesidades pesqueras de Portmán.

A estos efectos se considera que una capacidad alrededor de 500 puntos de atraque es suficiente para satisfacer el equilibrio señalado.

1.2.8.- El diseño del puerto y su ubicación seguirán el esquema propuesto en los planos de las Directrices cuyas principales ventajas son:

- Apoya la salida al mar del encauzamiento previsto para la rambla del Infierno sin merma apreciable de playa.

- Un esquema longitudinal muy ceñido al Cabezo de la Galera, con mínima ocupación de la Bahía.

1.2.9. Se propiciará la coordinación de las obras de regeneración de la Bahía con las del puerto deportivo para conseguir una disminución de costes y una adecuada conjunción en la aplicación de los recursos.

11. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

11.1.- CARRETERAS

1.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

La red de carreteras sobre la que se asientan Portmán y el conjunto de poblaciones que conforman la Sierra Minera, se estructura fundamentalmente sobre los ejes Este-Oeste que conforman por un lado las Autovías Cartagena-Alicante y Los Beatos-La Manga y por otro lado la carretera que une Cartagena-La Unión-El Llano (N-332 y F-43).

El futuro enclave turístico de Portmán, como punto de origen y destino dispone de dos accesos claramente diferenciados. Por el Oeste, a través de la N-345, conectando con Cartagena y La Unión, para desde allí acceder al corredor Cartagena-Alicante y Cartagena-Murcia y por el Este, a través de la MU-314, conectando con el Arco Sur del Mar Menor.

La accesibilidad es buena gracias a la Autovía Murcia-Cartagena (N-301), y la futura conversión en Autovía de la actual N-332 (Cartagena-Alicante).

Los grandes núcleos de atracción-generación de viajes lo constituyen Cartagena y La Manga, perfectamente unidos por Autovía.

Cartagena y La Unión, disponen de una vía muy directa de conexión (N-332), con multitud de núcleos y enclaves residenciales e industriales a lo largo de su recorrido. La situación de la Línea de FEVE, adosada a la carretera, coarta claramente su ampliación o el establecimiento de vías de servicio que mejorarían notablemente la circulación.

Las autovías existentes garantizan un flujo rápido y seguro entre los extremos de la zona de estudio, sirviendo de vías colectoras de tráfico entre las mismas poblaciones y entre éstas y el exterior.

El eje litoral Cartagena-Escombreras-Portmán carece de interés turístico o de alternativa al corredor Cartagena-La Manga, respondiendo en la actualidad a la necesidad de conectar áreas portuarias e industriales y de acceso al vertedero de El Gorguel.

El resto de carreteras existentes conectan entre sí las distintas poblaciones y éstas con las vías colectoras o Autovías. En general son de mala calidad pero que responden a la intención de movilidad actual a las corrientes de tráfico que se generan.

Esta red de carreteras, presenta todavía grandes deficiencias y evidentes potencialidades, más aún ante la perspectiva de creación de un importante núcleo turístico en Portmán que demandará unos accesos y conexiones por carretera que estén en consonancia con el tráfico que se generará.

Los principales puntos de diagnóstico son los siguientes:

a) Baja capacidad de los actuales accesos a Portmán, con importantes deficiencias en las características generales de las carreteras (trazado, sección transversal, firme etc.).

b) Baja capacidad y calidad de las conexiones de los núcleos de población con las grandes vías colectoras, como es el caso de La Unión con la Autovía Cartagena-Alicante (F-40) o el caso de El Llano, El Estrecho y El Beal con la Autovía de la Manga (F-42).

c) Débil unión por carretera entre El Llano y Atamaría a través de la F-42, existiendo una vía con muy poca capacidad de convertirse en eje para flujos de tráfico relevante.

d) Circulación lenta y con multitud de interferencias en el eje Cartagena-La Unión, a pesar de tener una Intensidad de vehículos elevada (> 8.000 v/día).

e) Inexistencia de accesos adecuados a puntos de interés turístico y paisajístico, como es el caso de la Playa de El Gorguel.

1.2 Objetivos y Criterios Básicos.

El Sistema Viario propuesto por las Directrices tiene como objetivo principal conseguir un nuevo nivel de integración en la movilidad funcional de la zona.

Junto al corredor o eje Norte formado por las vías de gran capacidad (Autovía Cartagena-Los Beatos-La Manga) y el eje central (Cartagena-La Manga por La Unión) que ha perdido funcionalidad sustituido por el anterior, las Directrices proponen la articulación del corredor litoral Autovía-La Unión-Portmán-Los Belones, que comunicará Portmán directamente con las vías de gran capacidad que canalizan el tráfico procedente del Levante y Cataluña a través de la N-332 y del centro peninsular mediante la Autovía de Murcia N-301.

La mejora y acondicionamiento de la F-40 desde Los Camachos a La Unión, la variante Oeste de La Unión y la prolongación de este eje hasta Portmán, mediante el acondicionamiento de la N-345 de La Esperanza a Portmán junto al nuevo acceso propuesto a la Bahía, permitirá reforzar la centralidad de Portmán por la importante mejora de la accesibilidad desde los principales ejes canalizadores de tráfico y recuperar centralidad a La Unión.

La integración Portmán-La Unión favorecerá el desarrollo del núcleo de La Unión como centro institucional y de servicios dinamizando la actividad económica en beneficio de la ciudad y sus residentes.

De otra parte el corredor arco-litoral debe favorecer el acceso a Portmán desde el centro turístico de La Manga y el Arco Sur del Mar Menor, además de cohesionar el Área Turística Integrada de Portmán-Atamaría-Los Belones.

Para esto se prevé la mejora y acondicionamiento de la carretera de Los Belones a Portmán (MU-314) que facilite la permeabilidad de esta zona de la Bahía, equilibre el importante acercamiento y la excepcional visión panorámica de la Bahía logrado por el acceso Oeste, y en consecuencia se logre la correcta articulación de ambos accesos con el arco central del bulevar de la Bahía.

En este esquema, Portmán igual que el resto del litoral regional quedará muy reforzado con la terminación de la Autovía Cartagena-Alicante y la conexión con Albacete mediante la culminación de la Autovía sobre la N-301.

El Sistema Viario se concibe no sólo desde la óptica de la mejora de movilidad necesaria con la implantación del nuevo uso turístico en Portmán, sino como factor desencadenante de nuevos procesos de desarrollo y relanzamiento socioeconómico con una clara influencia en la estructura de asentamiento y en la localización de actividades.

Se plantea, en consecuencia, una relación biunívoca entre funcionalidad y estructura urbana que soporta la red.

Este criterio condiciona no sólo la jerarquización de la red viaria sino su cualificación según las características de los asentamientos que articula y la función que desempeña cada parte en la estructura territorial.

En este sentido reforzando la oportunidad que se ofrece a La Unión para convertirse en Centro Principal de Actividad, las Directrices proponen la mejora de su articulación viaria con Cartagena.

La cohesión con Cartagena pretende una mayor eficacia en los intercambios de bienes y servicios y en la integración del mercado de trabajo, que permita a La Unión aprovechar los beneficios de las actuaciones previstas en el Plan Especial de Desarrollo de Cartagena.

La definición de una vía parque sobre la N-332 desde La Unión a Cartagena, dará funcionalidad a este eje con una ampliación de calzadas y dotación de vías de servicio que permita una adecuada permeabilidad y control de accesos y la restauración urbana y ambiental de sus bordes.

Además de la importante mejora de la calidad ambiental, este eje permitirá engarzar a La Unión con el anillo de actividades de Cartagena (Dársena Escombreras, carretera Cartagena-La Unión, Polígono Cabezo Beaza), mediante la creación de paquetes de actividad junto a Alumbres y en el cruce de la N-332 con la variante Oeste de La Unión, con destino a la instalación de un centro o vivero de empresas que reforzará el tejido industrial de La Unión.

De la misma forma la mejora señalada en la F-40 desde Los Camachos a La Unión, permitirá la inserción correcta del polígono de Lo Bolarín en la red de gran capacidad y la articulación con el Parque de Actividades Económicas de Los Camachos favoreciendo su desarrollo.

El resto de actuaciones en el sistema viario tienden a

facilitar la interconexión entre los núcleos o áreas urbanas integradas de las Directrices y las comunicaciones transversales con los ejes viarios principales.

En este sentido la mejora y acondicionamiento de la Carretera del Llano al Algar permite una mejora de la comunicación del área urbana integrada por los núcleos de la Diputación del Beal (El Llano, El Beal y El Estrecho), con la Autovía de La Manga.

De la misma forma la mejora de la carretera del Llano a Portmán, a través de la Sierra Minera y del Espacio Protegido de la Peña del Águila facilitará el acceso de la población del Llano y los restantes núcleos de la Diputación del Beal al eje turístico de Portmán-Atamaría.

La conversión de estos núcleos mineros en núcleos de servicios con una población residente que debe desplazarse a las áreas de actividad turística se verá fortalecida por esta comunicación.

La necesaria integración al entorno de esta vía y su convergencia con un itinerario cicloturístico propuesto por las Directrices para enlazar singularidades mineras y paisajísticas exige un tratamiento de mejora, adaptado al medio natural.

La recuperación de la playa del Gorguel incorpora un atractivo más para el desarrollo turístico de la Bahía de Portmán. De singular belleza natural, las Directrices apuestan por su mantenimiento como playa virgen incorporándola como un activo turístico por la calidad paisajística del entorno y la singularidad de la cala, que debe potenciarse como recurso turístico con la restauración de la playa.

La articulación con los itinerarios cicloturísticos demanda la creación de un nuevo acceso a la playa del Gorguel que se plantea desde la actual carretera de acceso a Portmán, apoyándose en un camino existente que permite el acceso a la Rambla del Gorguel hasta enlazar con el camino que discurre a media ladera de la misma y accede a la Playa.

Con un trazado necesariamente sinuoso, adaptado a la topografía del terreno, tiene un carácter primordialmente paisajístico y en consecuencia, un tratamiento «blando» integrado en el entorno natural.

1.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones propuestas

Para la mejora de las comunicaciones por carretera se proponen las siguientes actuaciones:

a) Creación del eje Portmán-Autovía de Alicante por La Unión.

Esta actuación consiste en conectar Portmán con la Autovía N-332 (Cartagena-Alicante) en el enlace de Los Camachos. Este itinerario constaría de 3 tramos diferenciados:

El primero, Portmán-La Esperanza (N-332) se apoya sobre la actual N-345, e incluiría su acondicionamiento y mejora de trazado. En este tramo, de aproximadamente el P.K. 3,00 de N-345, y como singularidad más importante, se propone un nuevo acceso a Portmán por el Noroeste, acortando la distancia entre La Unión y Portmán y proporcionando una nueva imagen panorámica de la bahía.

El segundo tramo lo constituirá una carretera de nuevo trazado que unirá la N-345 con la carretera F-40 (La Unión-Los Camachos), una vez pasado el polígono industrial de «Lo Bolarín», actuando como Variante Oeste de La Unión.

El tercer tramo, sería el que apoyándose en la actual F-40 uniría definitivamente este itinerario con la Autovía Cartagena-Alicante, en su enlace de Los Camachos.

De esta manera se conseguirían dos objetivos: Por una parte conectar Portmán hacia las vías de gran capacidad, conductoras del tráfico, hacia y desde el resto de la península; es decir, la autovía N-301 y la futura Autovía N-332. Por otra parte, condicionando la F-40, mejorar los accesos de La Unión con la Autovía N-332, no sólo para ir en dirección a Alicante, sino, tal y como reflejan la tendencia en el tráfico actual, para ir en dirección Murcia y Cartagena.

La mejora de esta carretera supondría además:

- Conectar en las debidas condiciones La Unión con el futuro Área Industrial de Los Camachos.
- Potenciar el Polígono Industrial de Lo Bolarín.
- Mejorar los accesos de la parte oeste de La Unión.

b) Acondicionamiento y mejora del eje Portmán-Los Belones.

Consiste en la transformación de la carretera MU-314 para adaptarla a las condiciones de tráfico previsibles de acuerdo con las características mínimas establecidas en la Instrucción de Carreteras.

Su ejecución se realizará en dos tramos diferenciados. El primero, desde el Bulevar de la Bahía de Portmán hasta Atamaría, cuya adaptación ambiental al entorno del Parque Regional de Calblanque, exigirá unas condiciones especiales en la consideración de sus parámetros de diseño en cuanto a radios y pendientes y unas medidas adicionales de disminución y corrección del Impacto Ambiental que produce una actuación de este tipo.

El segundo tramo, desde Atamaría hasta el enlace de Los Belones en la Autovía de acceso a La Manga, consistirá en su ensanche y mejora de firme, apoyándose en la actual carretera.

c) Otras actuaciones

- Acondicionamiento y mejora de la F-42. Tramo: El Llano-Autovía de La Manga: Esta carretera supone

el acceso directo de las poblaciones de El Llano, El Estrecho y El Beal con la vía de gran capacidad que es la Autovía de La Manga.

-Mejora de firme en la F-42.Tramo: El Llano-Portmán.: Esta vía, que atraviesa la zona minera más próxima a El Llano y el espacio protegido de la Peña del Águila, podría catalogarse actualmente como un auténtico camino forestal. Su función actual es la de servir de acceso a las fincas colindantes. Su trazado es sinuoso, su sección transversal apenas alcanza los cinco metros y carece de firme asfáltico o tratamiento superficial.

- Acondicionamiento de la N-332. Tramo: Cartagena-La Unión: La carretera N-332 entre Cartagena y La Unión constituye la vía de unión más directa entre Portmán-La Unión y Cartagena. Su sección transversal y su firme son aceptables, pero cuenta con el inconveniente de la multitud de accesos e intersecciones que confluyen en esa carretera, convirtiéndola en algunos tramos en una auténtica travesía. De hecho, desde Cartagena hasta la intersección con la N-343 en Alumbres, el suelo, bien de un margen o incluso en las dos márgenes de la carretera está clasificado como suelo urbano residencial o industrial.

Por lo tanto, en este tramo se propone acondicionar la N-332 en una vía adaptada a los usos colindantes, pero que al mismo tiempo incremente la cohesión entre estas dos poblaciones importantes.

- Nuevo Acceso al Gorguel: Se propone con esta actuación dar acceso a uno de los entornos naturales más atractivos de la zona y al que actualmente se accede por un accidentado, tortuoso y estrecho camino por el que resulta casi inviable transitar, que se mejora procurando reducir el impacto sobre el entorno colindante.

Directrices

1.4.1. Las mejoras propuestas en las carreteras del Ámbito de estas Directrices son las que se consideran importantes para la configuración del modelo territorial que se aspira. Las indicaciones que se señalan servirán de referencia para su incorporación a los planes sectoriales y proyectos que en materia de carreteras elaboren los Organismos competentes de las mismas, es decir, el M.O.P.T.M.A. y la Comunidad Autónoma de Murcia.

1.4.2. El eje viario Portman-Autovía de Alicante por la Unión, por motivos funcionales y competenciales se desglosa en tres actuaciones:

- Acondicionamiento y mejora de la N-345 y nuevo acceso a Portmán.
- Variante Oeste de la Unión.
- Acondicionamiento y mejora de la F-40.

Los principales condicionantes que se deberán tener en cuenta en el desarrollo de los Proyectos que se realicen de estas tres actuaciones serán los siguientes:

a) Se deberá realizar un minucioso y exhaustivo estudio geotécnico a lo largo del trazado con el fin de garantizar la estabilidad de la carretera, ante la existencia de gran cantidad de pozos, galerías subterráneas, balsas de estériles y otras estructuras producto de la actividad minera a lo largo del recorrido.

b) El cruce de las carreteras N-345 y N-332 en la Esperanza se diseñará como enlace a distinto nivel, con la posibilidad de hacer todos los movimientos posibles de tráfico.

c) Se realizará una intersección única que dé acceso común al polígono de Lo Bolarín y a la carretera F-41 (La Unión-Los Roches). Esta intersección se realizará en el extremo Sureste del polígono industrial.

d) La sección transversal de la carretera será 7/12, con arcenes pavimentados y carril adicional para vehículos lentos en los tramos donde sea necesario.

e) Las características geométricas de la carretera, tanto en planta como alzado, serán las que estable la vigente Instrucción de Carreteras para carreteras con una I.M.D. previsible entre 2.000 y 5.000 v/día y que discurren por terreno:

- en el tramo Portmán-La Esperanza: Montañoso
- en el resto: Llano-ondulado.

f) La actuación sobre la N-345 consistirá por un lado en el acondicionamiento y mejora de un primer tramo, que apoyándose en el trazado existente, parte de la intersección con la N-332 hasta aproximadamente el P.K. 3,00 para a continuación realizar una carretera de nuevo trazado que constituirá el nuevo acceso Oeste a Portmán, de acuerdo con lo grafiado en los Planos de las presentes Directrices.

Cuando a resultas del trazado definitivo, sea necesario realizar secciones en desmonte muy importantes, se tenderá a realizar estos tramos con soluciones constructivas tipo «falso túnel», para minimizar el impacto ambiental y visual ocasionado por los grandes movimientos de tierra, sin perjuicio de posibilitar el trazado panorámico de la bahía que se pretende.

1.4.3. El Eje viario Portmán-Los Belones (MU-314), deberá cumplir las siguientes condiciones:

a) El hecho de que esta carretera, en su tramo más próximo a Portmán, discorra por zonas de alto valor paisajístico y ambiental, obligará a definir su trazado de manera que se adapte lo mejor posible a la actual traza, por lo que se considerarán los radios mínimos y las pendientes máximas que permita la Instrucción de Carreteras, debiendo adoptar las medidas necesarias para que la superficie ocupada por la carretera sea mínima, y se produzca la menor afección posible al entorno natural.

b) Las condiciones de tráfico y sección transversal serán análogos al eje Portmán-Autovía de Alicante, dife-

renciando el terreno, a efectos del proyecto de la carretera, en dos tramos:

- Portmán-Atamaría: montañoso
- Atamaría-Los Belones: Llano-ondulado.

c) A su paso por el campo de Golf de Atamaría, habrá que dotar a la carretera de la suficiente permeabilidad para permitir la circulación entre los dos campos de golf existentes a cada lado de la carretera, de manera que no se interfiera en el tráfico que circule por el eje considerado.

1.4.4. La carretera F-42 desde El Llano hasta la Autovía de la Manga constituye el acceso directo a la misma para las poblaciones de El Llano, El Estrecho y El Beal. Sus características, a efectos de dimensionamiento en su mejora deberán ser:

- a) Sección transversal 7/10
- b) I.M.D. previsible > 2.000 v/día
- c) Terreno: Llano-ondulado.

1.4.5 La carretera F-42 en su tramo desde El Llano hasta Portmán, debe permanecer con el mismo trazado que actualmente dispone, debiendo mejorar su firme y drenaje. Para ello se propone la ejecución de un firme a base de un doble tratamiento superficial. De esta manera se potenciará su uso como itinerario turístico de montaña y como acceso a espacios controlados para tiempo libre dentro del Parque Natural de la Peña del Águila.

1.4.6 La carretera N-332 entre Cartagena y La Unión, deberá poseer las características de una vía de carácter semi-urbano, con usos intensivos en sus márgenes por lo que debe dotarse de vías de servicio, accesos controlados e intersecciones, zonas peatonales y ajardinadas e iluminación. Su configuración deberá ser la de una «Vía-Parque», donde se conjuguen las necesidades impuestas por los usos de los terrenos colindantes y las derivadas de dar la necesaria fluidez a un tráfico con una elevada I.M.D.

1.4.7 El nuevo acceso a la Playa de El Gorguel, deberá ser una actuación «blanda», muy adaptada a la topografía del terreno y con las características derivadas de la función que pretende desempeñar por lo que dispondrá de un ancho máximo de 5 metros y un firme a base de tratamiento superficial y un trazado tanto en planta como en alzado que minimice los movimientos de tierra necesarios para su explanación.

1.4.8 El Bulevar de la bahía, en los tramos que constituyen los accesos a Portmán, discurrirán según los trazados de los encauzamientos de las Ramblas existentes. Dispondrán de calzadas separadas para cada sentido de circulación, situadas a ambos márgenes de dichos encauzamientos, posibilitando la construcción de paseos y áreas ajardinadas y aparcamientos.

El diseño de la sección transversal de este importante eje viario, tendrá un ancho mínimo de 40 metros, en el que se incluye el ancho necesario para la canalización de

las ramblas, evaluado en aproximadamente 10 metros. Este mismo ancho, se mantendrá en el arco de la bahía, junto al Paseo Marítimo y según los criterios definidos en las Directrices de Espacios Verdes y Dotaciones Urbanas.

11.2.- FERROCARRILES

2.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

Las instalaciones ferroviarias de Cartagena, junto al ramal de RENFE que termina en Escombreras, constituyen el conjunto de infraestructuras sobre el que se apoya el transporte ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías de toda la comarca de Cartagena y la zona objeto de estas Directrices, para sus comunicaciones con el exterior a través de las líneas de ancho RENFE.

Los servicios ferroviarios para viajeros comunican la zona con el centro peninsular y con el resto del Levante español y Cataluña. No existen servicios con Andalucía. La demanda de transporte por mercancías está sufriendo los avatares de la crisis industrial que sufre la comarca en su conjunto, existiendo unas perspectivas de capitación de tráfico que será función del desarrollo que alcancen diversas Industrias asentadas en la comarca, como General Electric, Repsol-Butano o Fersa-Enfersa.

Las actuaciones que en el tema ferroviario están contempladas en el Plan de Desarrollo de Cartagena, tales como una nueva terminal de contenedores en Escombreras o el desvío del ferrocarril a su paso por Barrio Peral, contribuirán sin duda a potenciar este modo de transporte.

La otra línea existente en el Área de la Directrices es la Línea de FEVE Cartagena-Los Nietos, única de estas características en la Región de Murcia.

La infraestructura de esta línea se caracteriza por el mal estado de la misma, con carriles muy desgastados. Las Estaciones y Apeaderos carecen en general de Marquesinas que protejan al viajero de las inclemencias climáticas. Los pasos a nivel carecen de semibarreras automáticas que garanticen una cierta seguridad en la explotación.

El material móvil es muy anticuado y presenta graves deficiencias, como la ausencia de aire acondicionado, imprescindible en un servicio turístico.

En relación a la demanda y oferta de transporte, el servicio en la actualidad está altamente infrautilizado en cuanto a su capacidad de transporte. En temporada baja el servicio resulta adecuado a la demanda real, si se exceptúan los días festivos con buen tiempo, en los que los trenes con destino a Los Nietos van excesivamente cargados. Esta demanda escasa podría incrementarse si el servicio fuera mejor y se aumentara la frecuencia. En temporada alta (junio-septiembre), la escasez de material móvil obliga a dar un servicio claramente insuficiente, en el que los viajeros carecen de confort y los trenes van notoriamente sobrecargados.

Como conclusión, se puede afirmar que la Línea de FEVE Cartagena- Los Nietos, presenta como uno de sus problemas básicos sus características estacionales. Pero

este efecto se ve profundamente agravado porque el tráfico presenta una constante tendencia regresiva desde el año 1977, lo que genera un déficit de explotación creciente. La inexistencia de inversiones significativas que mejoren su infraestructura y superestructura está provocando el constante deterioro de la misma de manera que puede llegar a amenazar su supervivencia a medio plazo y, a su vez, tiende a retraer la demanda, alimentando así un círculo vicioso.

2.2 Objetivos y Criterios Básicos.

En cuanto al Ferrocarril de Vía Estrecha, las directrices apuestan firmemente por su mantenimiento y su prolongación hasta La Manga, en base a las siguientes consideraciones:

a) El desarrollo lineal de esta infraestructura en el límite Norte y Este de las Directrices, constituye un elemento fuertemente estructurante, definidor de la vocación de usos y espacios limítrofes e intermedios entre esta infraestructura y el corredor de La Manga.

b) El ferrocarril de vía estrecha puede convertirse en la espina dorsal del transporte de cercanías dentro del corredor Cartagena-La Manga, potenciando la integración de la capacidad subregional con el primer Centro Turístico de la Región.

Convenientemente explotado, facilitaría el movimiento pendular entre los diversos núcleos urbanos, que cada vez más, serán utilizados como residencia habitual por personas cuyo trabajo, estudios, o vida social transcurra en Cartagena-ciudad. La prolongación de FEVE incrementa sin duda, la accesibilidad y movilidad para Los Belones, Área de equipamiento turístico del mismo nombre, Playa Honda, Cabo de Palos y Zona Sur de La Manga.

La mejora de la línea Cartagena-Los Nietos incrementaría la integración Cartagena-La Unión en las relaciones de mercado de trabajo y otras dependencias funcionales, prestando un importante papel a los núcleos de la Sierra Minera, y consolidaría un modo de transporte que históricamente ha desempeñado una función crucial para el desarrollo de la zona

c) Es conveniente dar un medio alternativo de transporte para el viajero con origen y destino en La Manga, frente a los medios predominantes hoy en día: el vehículo privado y el autobús.

d) Actuará en competencia con el autobús, como transporte público, lo cual es beneficioso para el usuario pues ambos modos mejorarán el servicio para captar viajeros.

e) Completado con la realización de un Intercambiador Modal en la base de La Manga, aunando una Estación de Autobuses con una terminal de FEVE, se crearía un área de centralidad que favorecería la potencial movilidad de todo el espacio turístico de La Manga y el Área de Equipamiento de los Belones, integrando con ello el eje Portmán-Atamaría.

Esta actuación, unida a una decidida política de apoyo al transporte público que incluyera medidas tarifarias y de regulación del tráfico en La Manga, supondría una alternativa clara al transporte privado, favoreciendo la descongestión de la zona.

f) De la prognosis de tráfico realizadas se observa que mejorando las condiciones actuales del servicio, frecuencia, confort, infraestructura etc., y prolongando el FEVE hasta La Manga, este último modo superaría al autobús en porcentaje de captación de tráfico, tanto en época alta como baja.

g) Desde el punto de vista económico y de la rentabilidad, resulta evidente que ante cualquier opción que se decida acometer, con el objetivo de mejorar el servicio y la infraestructura, será deficitario como la mayoría del transporte público en cualquier país del mundo. Pero aun así, en función de las mejoras que se hagan se pueden obtener una cobertura de costes que ronde entre el 40% y el 70%, lo cual se puede considerar como bastante aceptable.

Hay que destacar el hecho de que los indicadores económicos de las inversiones a realizar para la mejora de FEVE, en términos de Tasa de Rentabilidad y razón Beneficio/Coste, son negativos en todas las opciones que impliquen invertir en esta línea ferroviaria. Teniendo por seguro que en el análisis económico y financiero es muy difícil de introducir la rentabilidad social en términos monetarios, las decisiones a adoptar para realizar inversiones en un Transporte Público, trascienden de cuestiones meramente técnicas y se introducen en el campo de la Política de Transportes que la Administración competente esté dispuesta a afrontar.

La prolongación de FEVE, es una actuación que sobrepasa por sus características el propio ámbito de las Directrices, y su elevado coste resulta difícil asumir por el Organismo que la gestiona por los antecedentes existentes. Por otro lado, tampoco es clara su viabilidad económica si no existen garantías de captación del potencial usuario de La Manga.

2.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones Propuestas.

Como consecuencia de todo lo descrito en el apartado anterior estas Directrices proponen:

1) El mantenimiento de una reserva de suelo para la posible ampliación de FEVE hasta La Manga y la instalación de un Intercambiador Modal en el punto final del trayecto.

2) La mejora del servicio y las infraestructuras existentes de la línea Cartagena-Los Nietos, así como del material móvil que es utilizado en la línea.

Directrices

2.3.1 Se impulsará el adelanto de las actuaciones, que en materia ferroviaria vienen contempladas en el Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena, por su inciden-

cia en la dinamización económica y en la movilidad general del Área objeto de estas Directrices (Desvío del ferrocarril a su paso por Barrio Peral, Terminal de contenedores) y otras actuaciones con incidencia en el sector ferroviario como el intercambiador Bus-Feve en Cartagena.

2.3.2 El Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, recogerá la reserva de suelo necesaria para la prolongación de FEVE hasta La Manga, de acuerdo con el esquema planteado en estas Directrices y según exigencias impuestas por las infraestructuras viarias de reciente construcción como la Autovía de acceso a La Manga. Se tomará como referencia para adaptar el trazado el «Estudio de viabilidad del ferrocarril de vía estrecha Cartagena-Los Nietos» elaborado por la Comunidad Autónoma de Murcia. El P.O.R.N. de Calblanque, en sus determinaciones, posibilitará la inclusión dentro de sus límites de esta infraestructura.

2.3.3 El P.G.O.U. de Cartagena deberá habilitar un espacio en La Manga para la posible construcción de una Estación Intermodal FEVE-BUS. Dicho espacio deberá situarse en la entrada de La Manga, en el entorno de la zona denominada «El Vivero».

2.3.4.- Alternativamente la reserva de suelo para este centro intermodal podría desplazarse a Cabo de Palos si así se establece en las Directrices de Ordenación del Mar Menor en cuyo ámbito se encuadra el Intercambiador.

En este sentido serán determinantes los estudios técnicos de viabilidad que las Directrices incorporen en cuanto a las posibilidades del trazado desde Cabo de Palos a La Manga resolviendo la intersección con la autovía de La Manga y la valoración del impacto ambiental y paisajístico producido en el espacio protegido de las Salinas de Marchamalo y su entorno por las soluciones que se propongan.

2.3.5. La prolongación del FEVE hasta Cabo de Palos o La Manga se deberá ejecutar una vez que las condiciones económicas y una política decidida de apoyo al transporte público seguida por la Administración competente favorezcan la implantación de tal infraestructura. Para ello, todos los indicadores que inciden en su posible viabilidad, deberán ser objeto de un continuo seguimiento por parte de los organismos interesados, FEVE y Comunidad Autónoma de Murcia, con el fin de advertir en el momento preciso de la conveniencia u oportunidad de realizar esta infraestructura del transporte.

2.3.6.- La mejora de la línea de FEVE existente, deberá contemplar las siguientes actuaciones:

- Renovación total de vía con carril de 54 Kg y traviesa monoblock.

- Señalización con bloqueo automático.

- Instalación de semibarreras automáticas en los pasos a nivel.

- Rehabilitación de estaciones y construcción de nuevos andenes.

- Renovación del material móvil con nuevas unidades de tren con tracción diésel dotados con aire acondicionado.

11.3.- TRANSPORTE PUBLICO POR CARRETERA

3.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

Los servicios regulares de viajeros por carretera que operan en la zona presentan en la actualidad una amplia gama de horarios y frecuencias, adaptándose por lo general a la demanda según sea temporada alta o baja.

Al igual que el transporte por ferrocarril, la principal disfuncionalidad estriba en la fuerte estacionalidad de la demanda, obligando a fuertes reajustes en el servicio.

Existen una serie de líneas de autobús que hacen una importante competencia a los servicios ferroviarios, destacando las líneas Cartagena-La Unión y Cartagena-La Manga. La primera de ellas coincide en todo su recorrido con el ferrocarril, siendo su cuota de mercado superior a la de éste, debido fundamentalmente a la mejor accesibilidad de las paradas de autobús para los usuarios.

El autobús, tanto en Cartagena como en La Unión dispone de varias paradas dentro del casco urbano lo que evidentemente resulta más cómodo, lo que origina que los viajeros prefieran este modo de transporte antes que tener que desplazarse a la estación de FEVE.

La actual situación de las concesiones de líneas y el régimen administrativo de su funcionamiento, hace que en una determinada línea, la oferta deba adaptarse a la demanda, por lo que, en este sentido, no existirán problemas.

Las comunicaciones de Portmán con Cartagena están garantizadas al ser la línea Portmán-La Unión una hijuela de la línea Cartagena-La Unión, por lo que en el momento que la demanda lo exigiera podría ponerse en funcionamiento la línea Cartagena-Portmán, e incluso Portmán-La Manga como una hijuela de la línea Cartagena-La Manga.

Las principales quejas de los usuarios en relación con el servicio prestado por determinadas líneas de autobuses estriban en lo poco adecuado de los horarios y la insuficiencia de las expediciones, estando centradas estas deficiencias fundamentalmente en temporada alta y en los fines de semana.

3.2 Objetivos y Criterios Básicos.

Los objetivos principales de las Directrices en cuanto al servicio de transporte público por carretera se centran en los siguientes aspectos:

a) La mejora de los servicios existentes con el fin de corregir las deficiencias observadas en cuanto a las paradas establecidas, horario y frecuencia de algunas líneas y en determinadas épocas.

b) Potenciación y reforzamiento del corredor Cartagena-La Manga, tanto por autovía como por La Unión, por ser el gran eje vertebrador de la zona que conecta a todos los núcleos entre sí y con los principales puntos de generación y atracción de viajes.

c) La transformación urbanística de Portmán exigirá una nueva línea que lo enlace con Cartagena y con La Manga, teniendo al núcleo turístico como origen y destino, generando un nuevo corredor de transporte que articulará el área turística Portmán-Atamaría-Los Belones-La Manga

3.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones propuestas

La mejora de un sistema de transporte público existente y consolidado, realizado por Empresas privadas en régimen de concesión, necesitará de un esfuerzo por parte de la Administración que autoriza, inspecciona y sanciona dentro de este Sector, para acomodar y adecuar el funcionamiento de las líneas de autobuses a las necesidades y demandas de los usuarios.

Por lo tanto, y en este sentido se propone, el estudio, por parte de la Administración de las reales necesidades de la demanda, y el establecimiento de un sistema de control e inspección de los distintos parámetros y variables que inciden en la respuesta de los servicios existentes para atender dicha demanda.

La existencia de una gran infraestructura turística en Portmán, demandará la creación de una línea de autobuses que conecte dicho núcleo con los centros subregionales y de atracción de viajes como son Cartagena y La Manga.

Toda línea de autobuses necesita de una infraestructura mínima para atender las necesidades de los viajeros en sus tiempos de espera así como para racionalizar y centralizar determinados servicios propios del transporte público. Por lo tanto, en el apartado de infraestructuras se propone:

a) La construcción de una Estación de Autobuses Ligera en Portmán.

b) La creación de un Intercambiador Modal de transporte en La Manga.

c) Parada de autobuses en Atamaría y en el espacio turístico de Los Belones.

Directrices

3.3.1 La Administración realizará un estudio sobre adaptación a la demanda de las Líneas del corredor Cartagena-La Manga, con especial incidencia en la definición de las paradas, horarios y frecuencias que realmente sean demandados por los usuarios. El estudio contemplará la realización de encuestas a los usuarios reales y potenciales de las líneas y la implantación de un sistema de control e inspección de los distintos parámetros, variables y deficiencias detectadas.

A la vista de los resultados de este estudio, la Administración revisará las condiciones de las concesiones de las líneas de manera que éstas se adapten a las modificaciones que sean pertinentes.

3.3.2 El establecimiento de una nueva línea de autobuses a través del corredor Cartagena-Portmán-La Manga será objeto de un especial seguimiento por parte de la Administración, con objeto de dar respuesta inmediata a las necesidades que se deriven del progresivo desarrollo urbanístico de Portmán. Dicha línea podrá ser de nueva creación o bien hijuelas de las ya existentes Cartagena-La Unión o Cartagena-La Manga.

El servicio Portmán-La Manga, deberá tener paradas en los principales núcleos que atraviesen ese eje, especialmente en Atamaría y Los Belones, sin perjuicio de la existencia de servicios directos entre Portmán y La Manga.

3.3.3 La Estación de autobuses que se construya en Portmán será una instalación con los servicios mínimos que garanticen su explotación. Los elementos que deberá disponer serán:

- Marquesina para zona de espera de viajeros y zona de embarque.

- Un número determinado de dársenas que será función de las líneas que se establezcan y de los horarios fijados.

- Ascenso público.

- Bar-cantina.

- Teléfono público.

- Aparcamiento

- Opcionalmente podrá contar con locales comerciales y despacho de billetes.

3.3.4 El intercambiador modal de La Manga deberá servir para el modo Bus-Ferrocarril. La construcción de esta infraestructura vendrá condicionada por la prolongación de FEVE hasta Cabo de Palos o La Manga por lo que se estará a lo dispuesto en el apartado 2.3.5.

3.3.5 Como actuación exógena, pero de gran importancia para la zona objeto de estas Directrices, la puesta en funcionamiento de la Estación de Autobuses de Cartagena, junto a la Estación de FEVE, exigirá la reordenación del sistema de transporte urbano de esta ciudad, acompañado de una política tarifaria que favorezca la intermodalidad.

11.4.- AEROPUERTO

4.1 Síntesis del Análisis y diagnóstico.

El Aeropuerto de San Javier, al encontrarse en los terrenos de la Base Aérea, está supeditado en su desarrollo al Ministerio de Defensa, y su actividad a la Academia General del Aire, lo que supone un hándicap que condiciona totalmente al aeropuerto.

La capacidad del campo de vuelos existente, es suficiente para el tráfico actual y el previsto hasta el último año horizonte 2.005, siempre que en el aeropuerto no operen aeronaves de tipo E, ya que la longitud de pista y su distancia a la calle de rodaje, impone esta limitación.

La plataforma, en sus dimensiones y configuración actual, es suficiente para acoger el tráfico actual y el esperado hasta 1995. Su capacidad, asimismo, está condicionada a que el tipo de aeronaves no sea superior al E.

La capacidad del aparcamiento de vehículos automóviles, es suficiente para atender la demanda actual. Sin embargo, en los horizontes analizados será necesario acometer la ampliación de este área para acoger el tráfico previsto.

La capacidad de acceso al aeropuerto es suficiente para la demanda actual y la prevista para el último año horizonte.

Como resumen-diagnóstico final, el Aeropuerto de San Javier para poder acoger el tráfico esperado según la prognosis, deberá ser remodelado en profundidad, pues presenta insuficiencia de servicios, que se concretan en la plataforma de estacionamiento de aviones, el estacionamiento de vehículos y la capacidad en hora punta de la terminal de pasajeros.

Con la configuración actual de campo de vuelos (distancias menores de las recomendadas entre calle de rodaje y pista y escaso fondo de desarrollo de la plataforma), no se puede desarrollar un tráfico acorde con la evolución turística que se presenta en el área de influencia, y que hace prever la entrada de aeronaves de mayores requerimientos, aunque la tendencia observada en los vuelos comunitarios es de un descenso en las capacidades de cabina, llegando a las cifras ideales de 110-120 pasajeros, pues no se trata de que vengan aviones grandes sino aviones cuya capacidad en pasaje sea rentable. De esto se deduce que habría que crear infraestructuras para ampliar las instalaciones, al aumentar el número de aviones pequeños-medianos, y ser mayor la frecuencia de vuelos en llegadas.

Por último, sería fundamental disponer de un servicio de transporte público por carretera que conecte el Aeropuerto con Murcia y Cartagena, pues la dependencia del vehículo privado para trasladarse desde o hasta el aeropuerto condiciona muchos viajes, desplazando algunos de ellos hacia modos de transporte más centralizados en las grandes ciudades.

El aeropuerto de Alicante, dada su importancia, por tráfico e instalaciones, constituye un aeropuerto con influencia suprarregional, ya que dado su proximidad con el Área de Murcia, proporciona el complemento necesario a nivel de oferta de servicios aéreos para la zona central de la Región de Murcia.

4.2 Objetivos y Criterios Básicos.

Tratar sobre la problemática del aeropuerto para la zona de Portmán y la Sierra Minera, constituye al mismo

tiempo el punto de discusión del sistema aeroportuario de la Región de Murcia en su conjunto.

La mejora de este sistema beneficia, sin duda a todos los murcianos, pero la definición de la estrategia a seguir respecto al Aeropuerto de San Javier, adquiere una especial importancia para los potenciales usuarios de la zona de las Directrices por su proximidad a él.

El desarrollo y potenciación del Aeropuerto de San Javier parte de la existencia de una situación que ha influido decisivamente desde su apertura y que se mantendrá posiblemente a medio plazo, esto es, la limitación de su franja horaria operativa.

La adaptación a horarios flexibles por parte de los vuelos chárter y la naturaleza eminentemente turística del entorno donde se ubica el Aeropuerto, hacen de éste una instalación con un uso ya consolidado para el sector turístico y con una gran potencialidad.

La mejora de la accesibilidad al Aeropuerto de Alicante con la construcción de la Autovía Cartagena-Alicante, la gran oferta de servicios que ofrece este Aeropuerto, y el número y tipos de vuelos y compañías que operan en él hacen del Aeropuerto de Alicante la gran oferta aeroportuaria básica y el punto de referencia para satisfacer las demandas insatisfechas de transporte aéreo

Así pues, el objetivo fundamental de estas Directrices en relación con el Sistema Aeroportuario regional es el definir la funcionalidad básica de las instalaciones existentes y establecer las pautas para el desarrollo de las mismas en base a satisfacer la potencial demanda del Área Cartagena-Mar Menor.

4.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Directrices

4.3.1 El Aeropuerto de San Javier debe constituir la gran instalación aeroportuaria para usos turísticos de la Región de Murcia, de manera que sea capaz de dar respuesta a la creciente evolución y desarrollo de este sector.

Debe consolidar su actual condición de aeropuerto turístico estival, con fuerte demanda de temporada, para lo cual debe mejorar progresivamente sus instalaciones, con el fin de mantener esta posición y desarrollar en el futuro funciones más importantes.

4.3.2 Se tenderá a la apertura de nuevos pasillos aéreos que permitan la creación de líneas regulares con origen y destino en San Javier. Para ello se debe profundizar en el mejor uso racional del espacio aéreo controlado. Con este fin, se deben adecuar los medios necesarios para la coexistencia de vuelos militares y civiles para lo que se deberán construir las infraestructuras necesarias y la instalación de los medios auxiliares de vuelo que se precisen

4.3.3 Se desarrollarán y construirán las instalaciones necesarias para atender las necesidades impuestas por un incremento en el número de aviones tipo pequeño-mediano y ser mayor la frecuencia de vuelos chárter en llega-

das. Estas remodelaciones se podrán llevar a cabo de forma paulatina, de acuerdo con los aumentos de tráfico por estaciones, siendo siempre la más determinante la época de verano.

4.3.4 En cuanto la demanda sea suficiente se garantizará el acceso al Aeropuerto mediante un transporte público, que deberá tener su origen en Cartagena, debiendo considerar en época estival la posibilidad de establecer otro adicional con destino al Aeropuerto y con origen en La Manga.

11.5. PUERTOS

5.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

El puerto de Cartagena, por su función, tráfico, instalaciones y servicios constituye la gran infraestructura portuaria, no sólo de la zona, sino de toda la Región de Murcia, adquiriendo una importancia e influencia suprarregional.

La demanda de tráfico comercial marítimo, generado por la actividad industrial de la Región, encuentra en este puerto el gran punto de referencia y la gran infraestructura portuaria necesaria para sus operaciones.

La actividad pesquera, cuenta como base de operaciones para las embarcaciones de la zona, las dársenas pesqueras de los puertos de Cartagena y Cabo de Palos.

Esta actividad desapareció en Portmán a causa del aterramiento de su bahía, trasladándose su flota pesquera a Cabo de Palos. En la actualidad existen una serie de embarcaciones dedicadas a labores pesqueras artesanales que no disponen de unas instalaciones apropiadas para realizar su labor. La ausencia de un puerto en Portmán, además de provocar la casi desaparición de una actividad que era tradicional en esa población, ha evitado la posibilidad de disponer de un puerto de refugio para la flota pesquera que opera en la zona y que utilizaba ese puerto para tal función.

La actividad náutico-deportiva adolece de un déficit de instalaciones en el litoral Mediterráneo de la Región. El desarrollo turístico de Portmán, incrementará ese déficit. El incremento del nivel de renta de la población con el consiguiente aumento en el número de embarcaciones recreativas y deportivas, demanda un incremento en la oferta de puntos de amarre y de instalaciones náuticas de calidad.

Otro hecho destacable detectado en los últimos años, es el aumento del denominado «turismo náutico», realizado por personas, generalmente de nacionalidad extranjera que disfrutan de sus vacaciones a bordo de su embarcación recorriendo los diversos litorales del Mar Mediterráneo. La oferta de instalaciones náuticas para este sector turístico es muy escasa y con una calidad inferior a la de otros puertos existentes en el litoral mediterráneo español de otras regiones, pudiendo indicar como ejemplo de instalación de primera categoría en nuestro litoral, únicamente el caso del Puerto Deportivo Tomás Maestre en La Manga.

La bahía de Portmán, una vez recuperada dispone de unas condiciones de abrigo excepcionales, lo que unido a sus perspectivas de conversión en foco turístico, posibilita la instalación de una gran infraestructura portuaria náutico-deportiva.

5.2 Objetivos y Criterios Básicos.

La necesidad de establecer una instalación portuaria en Portmán se pone claramente de manifiesto por los siguientes motivos:

El litoral mediterráneo murciano sufre un gran déficit de puntos de amarre para embarcaciones náutico-deportivas.

La actividad turística e inmobiliaria prevista en estas Directrices en el eje Portmán-Atamaría-Los Belones demandará equipamientos náuticos de calidad con los que completar una oferta turística diversificada y acorde con las tendencias del turismo moderno.

Existe una correspondencia biunívoca entre la actividad inmobiliaria y la implantación de equipamientos turísticos, por lo que la existencia de un puerto deportivo en Portmán impulsará y favorecerá las condiciones para que el mercado inmobiliario se desarrolle con óptimas expectativas.

En definitiva, no se puede concebir un proyecto turístico de calidad, sin las infraestructuras de equipamiento necesarias, estando demostrado que un puerto deportivo constituye uno de los elementos con mayor capacidad de impulsar un gran número de actividades generadoras de crecimiento económico, contribuyendo a cumplir con uno

de los objetivos fundamentales de estas Directrices, que no es otro que el de dinamizar la economía de un área en crisis pero con grandes potencialidades turísticas.

La existencia de una cierta actividad pesquera tradicional, con embarcaciones que no cuentan en la actualidad con las instalaciones adecuadas y las favorables perspectivas de recuperar una actividad aún mayor

5.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones Propuestas

La principal actuación en materia portuaria, propuesta en estas Directrices, se centra en la construcción de un Puerto en Portmán. La funcionalidad de dicho puerto debe ser la deportiva y la pesquera. Sus características y particularidades serán las que se desarrollan en el apartado siguiente.

Directrices

5.3.1 La Administración competente en materia de Puertos Deportivos impulsará la creación de un puerto en Portmán que deberá contar con dársenas pesquera y deportiva.

5.3.2 Las características de la dársena deportiva así como las instalaciones y servicios que deberá contener serán, como mínimo las siguientes:

- Puntos de atraque para 500 embarcaciones. Las esloras, en su mayoría, serán superiores a 10 m.
- Servicios:

• Agua	• Alumbrado	• Bar-restaurante
• Electricidad	• Locales comerciales	• Duchas-sanitarios
• Portico elevador	• Recogida de basuras	• Hielo
• Grua	• Teléfono	• Información meteorológica
• Suministro combustible	• Almacenes	• Correos
• Radio	• Aparcamiento	• Balizamiento
• Edificio social		

5.3.3 La dársena pesquera dispondrá de puntos de atraque para unas 25-30 embarcaciones pesqueras con esloras de entre 6 a 10 metros.

Su superficie en tierra contará con espacio para tendido de redes y para la construcción de una lonja de pescado y edificaciones auxiliares para los pescadores. Las instalaciones necesarias para el varado reparaciones y mantenimiento podrán ser comunes con las de la dársena deportiva.

5.3.4. El emplazamiento para la ubicación de esta

infraestructura será el lado occidental de la bahía, entre el vértice exterior y el antiguo muelle pesquero. Su disposición será tal que la superficie ocupada en la dirección Este Oeste sea mínima, según el esquema previsto en las Directrices.

5.3.5 La Comunidad Autónoma de Murcia, como administración competente en materia de puertos deportivos, incluirá el puerto de Portmán dentro de sus Planes y Programas que elabore en materia de instalaciones náutico-deportivas y revisará los existentes para incluir esta actuación en los plazos señalados en las Directrices.

5.3.6 La construcción y explotación de las instalaciones podrá llevarse a cabo a través de cualquiera de las formas que permita la Legislación que, en materia de Puertos, sea de obligado cumplimiento en la Comunidad Autónoma de Murcia.

5.3.7 Esta actuación, por su especial incidencia en la Bahía de Portmán, deberá coordinarse con las previstas para la recuperación y regeneración de la bahía, con el objetivo de establecer las soluciones técnicas que compatibilicen ambas actuaciones sin perjuicio de la discontinuidad temporal que exista entre una actuación y otra.

De tal suerte la solución planteada para el puerto de Portmán en las Directrices tienen carácter indicativo; su ejecución no interferirá con la regeneración inmediata de la Bahía y sin perjuicio de la necesaria coordinación de actuaciones, para esta infraestructura portuaria se estará a lo que disponga el Organismo Tutelar del Domino Público Marítimo-Terrestre en cuanto a la adscripción del dominio público al Puerto Deportivo y a la desafectación de la dársena de Portmán del Puerto de Cartagena.

12. DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL TERRITORIO.

12.1.- ABASTECIMIENTO.

1.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

La Mancomunidad de Canales del Taibilla, es el organismo dependiente del M.O.P.T.M.A., encargado de la captación, tratamiento y distribución de agua potable hasta los depósitos de cabecera de las diversas poblaciones de los municipios mancomunados.

De acuerdo con la disposición y capacidad de las redes existentes, se puede afirmar que ésta atiende normalmente la demanda actual, de acuerdo con la población residente fija y la que estacionalmente aumenta en época de vacaciones.

Las redes podrán soportar un aumento de la demanda de acuerdo con el crecimiento previsto en cada núcleo y que ha sido calculado según las previsiones de planeamiento vigentes en la actualidad.

En base a lo anterior, aumentos considerables por actuaciones urbanísticas a gran o media escala y no contempladas en la actualidad, provocarán un déficit de infraestructuras que harán necesario el ajuste de la red y la construcción de nuevas conducciones y depósitos, sobre todo en el área de Portmán, donde sus infraestructuras de abastecimiento están ajustadas a la demanda actual.

1.2 Objetivos y Criterios Básicos.

Los recursos hidráulicos de la Región adolecen de la tradicional falta de unas aportaciones hídricas que garanticen las dotaciones necesarias para el consumo humano, las demandas industriales y las caudales para riego agrícola con el suficiente margen como para disponer de am-

plias expectativas de desarrollo. El aumento de la población, la industria y, sobre todo, de las hectáreas de suelo dedicadas a cultivos de regadío, unido a los ciclos de sequía habituales en estas latitudes ha provocado una especial sensibilidad en todos los sectores, —gestores del agua y consumidores— que ha conducido a realizar un esfuerzo tendente al aprovechamiento máximo de los escasos recursos existentes.

La relativa magnitud de los caudales demandados por la nueva ordenación urbanística unido al máximo aprovechamiento de las aguas residuales de la zona del Mar Menor, por la ejecución del Plan de Saneamiento que deriva para aguas de riego recursos anteriormente desaprovechados, nos hace confirmar la garantía del suministro a las nuevas áreas turísticas, debiendo de prever únicamente las infraestructuras necesarias para transportar y almacenar los nuevos caudales necesarios desde las redes de abastecimiento existentes en la zona.

En este sentido, el Comité Ejecutivo de la Mancomunidad de Canales del Taibilla, en acuerdo del 10 de julio de 1990, realizó un pronunciamiento favorable para el suministro demandado por el desarrollo urbanístico de Portmán, sin perjuicio de la evaluación del volumen preciso para que las necesidades atendibles fueran reflejadas en el Plan Hidrológico de Cuenca.

El Plan de Desarrollo de Cartagena incluye importantes obras de infraestructura de abastecimiento que facilitan la conexión del área de Portmán a las redes de suministro de la Mancomunidad de Canales del Taibilla.

1.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones propuestas

Las necesidades de infraestructuras de abastecimiento originadas por la nueva ordenación urbanística de la bahía de Portmán se concretan en las siguientes actuaciones:

Nueva conducción a Portmán desde el depósito de la Mancomunidad de Canales del Taibilla en Alumbres.

Nuevo depósito de regulación en Portmán.

Directrices

1.3.1 La Mancomunidad de Canales del Taibilla será el Organismo encargado de la construcción y explotación de las actuaciones propuestas. Asimismo, adoptará las medidas oportunas para garantizar el suministro una vez aprobada la nueva ordenación urbanística.

1.3.2 Dado que la ordenación prevista en Portmán afecta a dos Municipios distintos, las redes de distribución de agua que parten del depósito de regulación, se dispondrán de forma que puedan ser gestionadas independientemente en la parte de suelo correspondiente a cada Municipio, pero con la posibilidad de conectarse entre sí ambas redes con el fin de facilitar la explotación conjunta de todo el área.

1.3.3 Los parámetros de diseño de la nueva conduc-

ción y del nuevo depósito en Portmán, vendrán condicionados por el umbral de habitantes con los que contará Portmán de acuerdo con la nueva ordenación.

1.3.4 El trazado de la nueva conducción a Portmán deberá tener en cuenta la disposición de los nuevos accesos por carretera hasta la bahía, a los efectos de optimizar dicho trazado.

12.2.- SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN

2.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

El saneamiento y depuración de las aguas residuales del Área objeto de las Directrices y de todo el Mar Menor en su conjunto, ha supuesto uno de los déficit infraestructurales más acuciantes y graves de esta zona, no sólo por cuestiones medioambientales relacionadas con la contaminación provocada por los residuos, sino también por sus repercusiones económicas al no poder aprovechar estos recursos hídricos para el sector agrícola.

El esfuerzo de aprovechamiento hidráulico de todos los recursos disponibles, mencionado en el apartado anterior, unido a los fuertes condicionantes medioambientales que hoy en día es obligado imponer en el tratamiento de los residuos provocados por la actividad humana ha dado como fruto un ambicioso Plan de Saneamiento del Mar Menor, que tendrá como resultado más positivo, el aprovechamiento integral de las aguas residuales de las poblaciones ribereñas del Mar Menor, para su reutilización como agua de riego.

La puesta en marcha de dicho Plan ha supuesto, igualmente, la generación de propuestas de actuación complementarias con el objeto de solucionar el problema de la depuración de los vertidos de poblaciones y núcleos, que si bien no son ribereños, podían aprovechar las nuevas infraestructuras en proyecto para resolver su problemática en este sentido.

Tal es el caso de la población de La Unión y los núcleos de El Llano, El Estrecho y El Beal. En el primer caso, se prevé como actuación importante la construcción de una Depuradora conectada a la balsa de regulación de las aguas depuradas del Mar Menor, y en el segundo caso la conexión del colector general que recoge las aguas residuales de estos tres núcleos con la depuradora de El Algar.

Estando también estas dos actuaciones ya previstas en los planes de las Administraciones y sin perjuicio de su incorporación a los objetivos de las Directrices, dos son los casos que restan por resolver: la depuración de Alumbres y de las nuevas áreas turísticas propuestas en estas Directrices.

2.2 Objetivos y Criterios Básicos.

El núcleo de Alumbres reutiliza las aguas residuales para el riego pero sin las adecuadas condiciones de depuración. No siendo posible la conexión a sistemas de depuración próximos, la solución definitiva pasa por establecer un sistema propio adaptado a su techo poblacional e industrial.

En el caso de Portmán, se plantea la necesidad de pensar en el posible sistema de tratamiento y depuración de sus aguas residuales ante la incapacidad actual de su depuradora de absorber los caudales previstos por un aumento de los vertidos.

Ante esta situación, dos son las alternativas que se plantean:

a) Dotar al núcleo de Portmán de un sistema propio de depuración.

Bajo esta hipótesis, la solución a adoptar en cuanto al sistema de depuración tiene que ponderar los distintos factores que inciden a la hora de elegir dicho sistema, como son: la simplicidad de construcción, la explotación y mantenimiento, los costes de construcción, rendimientos, estabilidad, impacto ambiental, producción de fangos, etc.; pero sin lugar a dudas, el condicionante que más incide y que obligatoriamente va a descartar a muchas opciones será la necesidad de espacio.

Ante la evidente carencia de espacio físico, en condiciones orográficas capaces de admitir una instalación de este tipo, serán descartables aquellas soluciones que impliquen grandes superficies que requieran terrenos no muy accidentados. Esta solución descartable es el lagunaje, en cualquiera de sus variedades.

El sistema a elegir estará, por tanto, entre aquellos basados en procesos biológicos (lechos bacterianos, biodiscos, fangos activos) o en procesos físico-químicos (coagulación-floculación y decantación). Este último sistema es el que menos espacio necesita, entre 0,1 y 0,2 m²/hab, frente a los anteriores 0,5-0,7 m²/habitante.

Con esta opción podría estar garantizada la reutilización de las aguas depuradas para regar las zonas verdes que se generan mediante la construcción de una balsa de almacenamiento y regulación en un punto alto de la sierra que circunda la bahía.

Finalmente, hay que destacar la necesidad de construir un emisario submarino de emergencia para los casos de rotura o inutilización accidental de la depuradora, y ante la falta de suelo en el frente litoral para la ubicación de embalse de acumulación en los casos de avería, dada la morfología de la bahía.

b) Conectar Portmán con la red de infraestructuras del Plan de Saneamiento del Mar Menor.

En este caso, habría que unir Portmán con el colector general que recoge las aguas residuales de las poblaciones del Sur del Mar Menor, a la altura de Los Belones para desde allí, conducir las aguas hasta la depuradora Sur del Mar Menor.

El principal problema a solventar sería la elevación de estas aguas residuales hasta, aproximadamente la cota 150 desde prácticamente la cota 0. Esta cuestión, entraña problemas técnicos y sin duda, un elevado coste económico.

Asimismo, exige el estudio de la adaptación de las

infraestructuras proyectadas en el Plan de Saneamiento a los caudales de Portmán que, en un principio, no estaban previstos.

Análogamente al caso anterior, sería preciso un emisario submarino de emergencia en caso de rotura del sistema de impulsión. En cualquier caso, su incidencia en el medio será escasa por su poca utilización.

El estudio de ambas alternativas propuestas debe ser objeto de un detallado análisis técnico y económico, pues ambas soluciones disponen de ventajas e inconvenientes.

Los principales factores que inciden en la decisión final, básicamente se pueden resumir de la siguiente manera:

En el caso de depuración propia en Portmán:

- Necesidad de bombear aguas residuales.
- Dificultad de ubicación de la depuradora.
- Construcción de emisario submarino de emergencia.
- Posibilidad de reutilización de aguas depuradas en el entorno de Portmán, con un sobrecoste para su aprovechamiento.

En el caso de conexión con el Plan de Saneamiento del Mar Menor:

- Liberación de espacios en el área de Portmán.
- Elevaciones de aguas residuales costosas en construcción y explotación.
- Aprovechamiento de infraestructuras futuras en fase de construcción.
- Reutilización total de las aguas depuradas.
- Construcción de un emisario submarino de emergencia.

Todos estos factores son traducibles en términos económicos una vez que se determinen las soluciones técnicas más adecuadas a cada caso, por lo que la decisión sobre el sistema a adoptar deberá ser objeto de un minucioso estudio técnico-económico.

2.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones propuestas

Las propuestas de actuación que al no estar incluidas en programas ya previstos se incluyen «ex-novo» en estas Directrices son:

- Construcción de una depuradora para el núcleo de Alumbres.
- Establecimiento de un sistema de depuración para el Área turística de Portmán.
- Conexiones del Espacio Turístico de los Belones y Área Turística de Cala Reona con el Plan de Saneamiento del Mar Menor.
- Inclusión dentro de las Obras y Proyectos del Plan de Saneamiento del Mar Menor de aquellas necesarias para la depuración de las aguas residuales de La Unión y la conexión del colector general de aguas residuales de El Llano, El Estrecho y El Beal con la depuradora de El Algar.

Directrices

2.3.1 Todos los sistemas de depuración que se planteen en la zona objeto de las Directrices para cualquier núcleo que no disponga de infraestructuras de depuración, tenderán a la reutilización integral de las aguas, bien estableciendo balsas de regulación propias o bien conectándose a la red dispuesta en el Plan de Saneamiento del Mar Menor.

2.3.2 En el caso particular de Portmán, se realizarán los estudios técnicos y económicos necesarios para definir el sistema definitivo de depuración de acuerdo con las orientaciones básicas descritas en el apartado 2.3. En dicho estudio, se incidirá, como hecho destacable, en la posibilidad de realizar el sistema completo de depuración, por fases, de acuerdo al desarrollo urbanístico que vaya adquiriendo Portmán

2.3.3 El sistema de saneamiento que se establezca en Portmán deberá ser separativo, con redes independientes para las aguas residuales y las aguas pluviales.

2.3.4 Las actuaciones dirigidas a depurar las aguas de la población de la Unión y los núcleos de El Llano, El Estrecho y El Beal, se incluirán en el Protocolo firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y la Comunidad Autónoma de Murcia relativo a la realización del Plan de Saneamiento del Mar Menor, definiendo las obras a realizar y el organismo responsable de su ejecución

2.3.5 Las nuevas áreas turísticas de Los Belones y Cala Reona conectarán su saneamiento al colector Sur del Mar Menor, para conducir las aguas a la depuradora Sur definida en el Plan de Saneamiento del Mar Menor.

2.3.6 Se deberá acometer la depuración de las aguas residuales de Alumbres, estableciendo las medidas necesarias para su reutilización como agua de riego.

12.3.- RESIDUOS SÓLIDOS.

3.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

El vertedero de El Gorguel constituye el punto de vertido y tratamiento de los residuos sólidos de los Municipios de Cartagena, La Unión y parte del de San Javier. Su capacidad está prácticamente agotada. Como en la mayoría de vertederos de residuos sólidos, el entorno se encuentra muy deteriorado, afectando seriamente a las condiciones medioambientales de su vertiente a la Rambla del Gorguel, en donde se observan abundantes restos de residuos transportados por el viento y sucesivas capas de vertidos sin el tratamiento necesario de restauración.

Se ha limitado a extender capas de tierra sobre las de basura, dejando a la vista unos taludes que delatan claramente la existencia del vertedero y la degradación ambiental y paisajística del entorno.

Por lo tanto, los principales puntos de diagnóstico en relación al vertedero de El Gorguel son los siguientes:

a) Necesidad de restauración ambiental de las zonas agotadas del vertedero, sobre todo de las vertientes a la Rambla del Gorguel.

b) Necesidad de localizar nuevas áreas de vertido ante la práctica colmatación de las zonas actualmente en explotación.

3.2 Objetivos y Criterios Básicos.

Los objetivos fundamentales de estas Directrices en relación con el tema de los residuos sólidos son los siguientes:

1º.- Establecer los criterios para la recuperación y corrección de las áreas degradadas por el actual vertedero con especial incidencia en las zonas que afectan a la cuenca de la Rambla del Gorguel, una de las de especial importancia de cara a su restauración, por el singular atractivo paisajístico y medioambiental que supone el entorno del cauce y su desembocadura en la playa.

La puesta en valor de la Playa del Gorguel para un mayor uso y disfrute, constituye una de las propuestas más significativas de estas Directrices, lo que exige un tratamiento adecuado de su cuenca visual y la restauración de las zonas dañadas por la actividad del vertedero.

2º.- La gran importancia que supone el agotamiento de las zonas actualmente en explotación del vertedero del Gorguel, conlleva a la ineludible necesidad de localizar nuevas áreas de vertido y al traslado de la planta de tratamiento de residuos sólidos, remitiendo la problemática de relocalización a las determinaciones señaladas en el Plan de Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos elaborado por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Murcia. Es objeto por tanto de este Documento establecer los criterios básicos de localización de nuevos vertederos, en cualquier caso compatible con la estructura territorial que se pretende y el uso y función de las distintas áreas.

3.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones Propuestas

La actuación más importante que se propone en este sentido se refiere a la restauración de las zonas degradadas por la actividad del vertedero y que inciden visualmente en la cuenca vertiente de la rambla del Gorguel y el sellado del mismo una vez clausurado en el plazo previsto (septiembre del 95) por la Consejería de Medio Ambiente, ambas actuaciones a cargo de la empresa explotadora del servicio.

Directrices

3.3.1 Se restaurarán los taludes del vertedero del Gorguel siguiendo los criterios y tratamientos que se señalan en el apartado 2.2.29 del capítulo 8.2 «Restauración ambiental y Paisajística de la Sierra Minera» de las presentes Directrices.

3.3.2 Se limpiarán de residuos y se recuperarán las

laderas vertientes a la Rambla del Gorguel afectadas por la actividad del vertedero.

3.3.3 La Consejería de Medio Ambiente determinará la ubicación de un nuevo vertedero y planta de tratamiento de residuos sólidos de acuerdo con la Normativa y Reglamentaciones reguladoras de esta actividad. Para ello se tendrá en cuenta el Plan de Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos elaborado por esa Consejería.

3.3.4 En las nuevas zonas de vertido se incidirá especialmente en los sistemas de restauración de los taludes originados por la extensión de las sucesivas capas de residuos, debiendo proceder a la inmediata cobertura vegetal y plantación de arbolado conforme se vayan agotando las correspondientes capas.

12.4.- INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA

4.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

La sierra minera, accidente geográfico que separa La Unión de Portmán, constituye la gran divisoria de las aguas de lluvia haciendo que, por el Norte, éstas desemboken en el Mar Menor y por el Sur en la Bahía de Portmán y en el Mar Mediterráneo.

La principal característica hidrológica de esta zona lo constituye el hecho de estar formada por multitud de ramblas y ramblizos, con fuertes pendientes y con escasa o nula vegetación, lo que provoca que, ante la habitual situación de acontecer lluvias de poca duración pero de gran intensidad, se produzcan grandes tormentas con gran cantidad de arrastres de materiales sueltos, alcanzando el agua velocidades muy altas.

En la actualidad no existen grandes infraestructuras de corrección de avenidas, disponiendo únicamente de algunos diques reguladores en la Rambla de la Carrasquilla entre Atamaría y Los Belones.

En cuanto a las infraestructuras de aprovechamiento de recursos hidráulicos, existen pozos de captación de aguas subterráneas en la vertiente al Mar Menor, situados en dos zonas claramente diferenciadas; entre Atamaría y Los Belones y al Norte y Noroeste de la Unión, con fines de dotación para agua de riego, demandados por las superficies dedicadas a cultivos y por el campo de golf.

En la cuenca de la bahía de Portmán, ni existen captaciones de aguas subterráneas ni obras de encauzamiento o laminación de avenidas. La actividad de la minería ha producido interrupciones y desvíos de los cauces naturales debido a la ubicación en sus cabeceras de balsas, escombreras y otros restos mineros que por un lado ocasionan arrastres hasta la zona urbana de Portmán, y por otro, se favorece su deslizamiento cuando se producen fuertes aguaceros, lo que implica un importante riesgo.

4.2 Objetivos y Criterios Básicos.

La ordenación prevista en Portmán por estas Directrices necesitará sin duda alguna que por parte de los Organismos competentes acometan el problema existente de

la regulación de los caudales de avenida de las distintas ramblas y barrancos que desembocan en la bahía, el encauzamiento de éstas a su paso por las nuevas zonas urbanizables y actuaciones de corrección de cauces alterados por la actividad minera.

La transformación de la playa, con la construcción de un paseo marítimo y una zona de baño adecuada al fin turístico que se le pretende, exigirá acometer el tema del encauzamiento y desembocadura de las ramblas con una visión especial y con la perspectiva de disponer de los mecanismos necesarios para amortiguar y evitar al máximo los efectos que puede provocar una gran torrentera de agua a su paso por la playa en su camino hacia el mar.

Ante esta situación, es inevitable pensar que deberá existir una gran correspondencia entre el trazado de los colectores y cauces de las ramblas en su recorrido urbano, y las vías de comunicación que se diseñen en la trama viaria urbana —grandes avenidas, calles y bulevares— de manera que ambas redes, la hidráulica y la viaria discurren integradas.

Asimismo, se deberán acometer obras accesorias que amortigüen el efecto de las avenidas como son los diques laminadores, la reforestación de las cuencas vertientes y corrección de cabecera de cauces los afectados por balsas y escombreras.

En el resto del territorio objeto de estas Directrices, las actuaciones deberán ir encaminadas a paliar los efectos de las avenidas, problemática común en todos los núcleos y poblaciones de este ámbito, mediante los dispositivos y obras descritas anteriormente.

4.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones propuestas

Las actuaciones propuestas tienen por objeto la regulación y tratamiento de las ramblas que discurren por la zona, especialmente las que desembocan en Portmán, y la adopción de las medidas y dispositivos que amortiguan y disminuyen los efectos de las avenidas.

Estas actuaciones son:

- . Encauzamiento de las ramblas que cruzan la nueva trama urbana de Portmán.
- . Construcción de diques laminadores y de contención de avenidas en los cauces de las ramblas.
- . Repoblación y reforestación de las cuencas vertientes.
- . Corrección de cauces afectados por balsas y escombreras.

Directrices

4.3.1 La Confederación Hidrográfica del Segura deberá realizar un Estudio Hidrológico e Hidráulico de las cuencas vertientes a la bahía de Portmán, debiendo proyectar y construir las obras de encauzamiento necesarias

así como los dispositivos laminadores y de corrección y contención de avenidas a lo largo de los cauces vertientes.

4.3.2 Este estudio técnico determinará el sistema, dispositivos y obras necesarias para realizar el desagüe y vertido a la bahía de Portmán de las aguas pluviales procedentes de las avenidas de manera que sea compatible con la ordenación propuesta. Los criterios para definir el sistema general de evacuación de aguas pluviales serán los siguientes:

1º Los encauzamientos en áreas urbanizables deberán estar diseñados para canalizar las avenidas con un periodo de retorno de 500 años. En estos encauzamientos, se tenderá a ocupar la menor superficie posible, por lo que se procurará proyectar soluciones con la mayor altura que permita su diseño, en detrimento del ancho del encauzamiento, siempre que sea compatible con el régimen hidráulico de funcionamiento de este tipo de obras y con los condicionantes impuestos por las obras de desembocadura al mar.

El trazado de dichos encauzamientos se integrará en los principales ejes viarios siguiendo el esquema de las Directrices, que sitúa los bulevares de acceso al arco central de la Bahía desde la Esperanza y Los Belones respectivamente, a ambos lados de los encauzamientos de la rambla del Infierno y del Barranco del Moro

2º Se dispondrá de un colector general de aguas pluviales de forma perimetral a la bahía que recoga las aguas de lluvia de las zonas urbanizables.

3º Los encauzamientos de las ramblas, deberán disponer de los mecanismos necesarios para derivar el máximo caudal posible al colector general de aguas pluviales que discurre bajo el bulevar a ejecutar junto al Paseo Marítimo, con objeto de concentrar los caudales de lluvia menores y más frecuentes en dicho colector con el fin de disponer de los mínimos puntos posibles de vertido al mar, protegiendo de esta manera la playa y la zona de baño de los efectos perjudiciales provocados por los vertidos más frecuentes que se produzcan a causa de las aguas de lluvia.

Salvo justificación técnica en contra, se seguirá el esquema gráfico señalado en el plano de Infraestructuras Básicas del Territorio de estas Directrices.

4º Una vez derivados estos caudales al colector general, los dispositivos que se diseñen, en forma de aliviaderos, permitirán el desagüe directo del resto de los caudales que se prevean al mar, a través de obras de desembocadura.

5º Bajo estas condiciones se proyectarán el menor número posible de puntos de vertido directo al mar, procurando adaptarse al esquema señalado en las Directrices, que tiene las ventajas de una menor afección a la playa, tanto en la desembocadura de la Rambla del Infierno en el extremo Oeste de la Bahía apoyada en el dique de cierre del puerto deportivo y pesquero, como para la desembocadura conjunta de la Rambla de la Boltada con el colector perimetral en el lado Este de la Bahía.

4.3.3 Existirá una correspondencia biunívoca entre la red de colectores y encauzamientos y la red viaria que se diseñe, de manera que los bulevares y avenidas principales de la ordenación discurrirán paralelos a la red de drenaje.

4.3.4 Se mantendrá una limpieza periódica de los diques laminadores que se construyan en los cauces de las ramblas.

4.3.5 Fuera del ámbito de la bahía de Portmán, se realizarán los estudios técnicos necesarios con el objeto de definir las obras necesarias para amortiguar los efectos de las avenidas en las ramblas que atraviesan núcleos urbanos. Estos estudios deberán estar coordinados con aquellos que se realicen para la reforestación y restauración de la sierra minera.

12.5.- INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA Y TELEFÓNICA

5.1 Síntesis del Análisis y Diagnóstico.

5.1.1 Red eléctrica.

Las condiciones de las redes de transporte de energía eléctrica en el término municipal de la Unión y las zonas colindantes a éste del término de Cartagena son bastantes mejores que en distribución, ya que a la Subestación Transformadora de La Unión acceden dos líneas de transporte de primera categoría, a 66 kv, desde la «E.T. Escombreras» y desde la «E.T. Asomada», así como actualmente otra más procedente de la E.T. «San Javier», y en un plazo de tiempo no muy lejano, a través de la S.T. «La Manga.», interconectará con la E.T. «Hoya Morena».

Quiere esto decir que ante cualquier actuación que requiera dotación de energía eléctrica de cierta entidad, es preciso el acudir a crear la infraestructura de transporte en A.T. a 66 kv. desde origen en inmediaciones de la S.T. La Unión, hasta finalizar mediante doble circuito en la zona de utilización en Portmán, en Subestación Transformadora a disponer al efecto, de la que partirán las redes de distribución a 20 kv. según las necesidades.

Al menos, una vez estudiada la red de transporte a 66 kv. en la zona, podemos afirmar que la calidad y garantía del servicio eléctrico generado con esta propuesta de actuación sería de suficiente nivel para lo requerido en la zona en su día.

5.1.2. Red telefónica.

De acuerdo con la capacidad de las centrales situadas en la zona, se comprueba que se podrá atender la demanda de líneas telefónicas a corto y medio plazo dentro del ámbito de estudio.

Sin embargo, ante posibles aumentos de población, ocasionados por cambios en la ordenación urbanística vigente en el área de Portmán, es evidente que la dotación de líneas de su central será insuficiente al disponer en la actualidad de un superávit de 120 líneas únicamente, por lo que será necesario potenciar y aumentar el número de pares de la central, conectándole un nudo de transmisión más próximo, constituido en la central telefónica de La Unión.

5.2 Objetivos y Criterios Básicos.

5.2.1 Red Eléctrica.

Dos son las alternativas que se plantean para el suministro eléctrico a Portmán para satisfacer la futura demanda.

La primera de ellas consiste en sustituir las actuales líneas «Lucrecia» y «Revolución» que distribuyen actualmente hacia Portmán la energía mediante líneas en 11 KV.

Dado el mal estado en que se encuentra la superestructura, apoyos, etc., debería realizarse dos líneas nuevas, incluyendo los apoyos, que distribuyeran en 20 KV. para adaptarse a la normativa en vigor. Esta alternativa presenta varios inconvenientes entre los que podemos citar:

- Su trazado discurre por zonas mineras donde es posible la futura continuidad de las explotaciones, por lo que habría que prever sucesivos traslados de las líneas.

- La inaccesibilidad del terreno ocasionaría un alto coste de construcción de las nuevas líneas.

- Las limitaciones impuestas por las secciones a utilizar en media tensión, provocaría unas caídas de tensión, que obligaría a sobreelevarla en cabecera, desajustando las instalaciones de las zonas próximas a La Unión.

La segunda alternativa consistiría en realizar una nueva línea de transporte en alta tensión (66 KV) desde La Unión hasta Portmán, y una estación transformadora en esta última localidad.

Posteriormente se realizarían los anillos que abarquen la zona urbanizable en media tensión, disponiendo de centros de transformación a baja tensión en los correspondientes polígonos que constituyan los futuros Planes Parciales de Urbanización.

Esta segunda alternativa dispone de dos ventajas determinantes:

- La posibilidad de completar las instalaciones e infraestructuras necesarias por fases y adaptadas a la demanda según el desarrollo urbanístico.

- La garantía en la calidad del Servicio por satisfacer sobradamente la demanda posible sin problemas de suministro en óptimas condiciones técnicas.

5.2.2 Red Telefónica.

Las propuestas de actuación vendrán, obviamente derivadas del incremento poblacional que se proyecte en Portmán, lo que hace inevitable prever la ampliación de la capacidad de la central de Portmán, la cual cuenta en la actualidad sólo con un excedente de 120 líneas.

Los planes futuros de la Compañía Telefónica, contemplan la digitalización del área en estudio, debiendo por tanto añadir el previsible aumento del nuevo número de líneas que se demandarán en Portmán.

5.2.3 Gas.

Los futuros planes de gasificación en la Región de Murcia, junto con la futura adaptación de la central térmica de Escombreras para usar como combustible el gas natural, lleva a considerar el suministro de gas natural como alternativa energética a las poblaciones de Portmán y La Unión para su uso doméstico.

La proximidad con Escombreras y la sencillez de las instalaciones a realizar presentan a esta alternativa como una opción con futuro para el área de la Sierra Minera.

5.2.4 Otras alternativas.

Basado en el punto anterior, no se quiere descartar la posibilidad de otras alternativas basadas en nuevas tec-

nologías, de incipiente desarrollo y que se han ido implantando en algunas áreas donde estudios económicos pueden contemplar su rentabilidad. Nos referimos a las modernas mini-centrales de cogeneración de electricidad, utilizando como combustible el gas natural, adaptadas para poblaciones de tamaño mediano. Constituyen nuevas posibilidades, en las cuales, las compañías suministradoras, en función de las infraestructuras existentes y la situación del mercado deberán estudiar su viabilidad.

5.3 Directrices de Actuación y Ordenación.

Actuaciones Propuestas

A la vista de las infraestructuras existentes en la zona y los planes de las respectivas Compañías suministradoras, las Propuestas de Actuación, se centran en los siguientes aspectos:

- Construcción de una nueva línea eléctrica de distribución hasta Portmán que sea capaz de satisfacer la demanda de la nueva Ordenación propuesta.

- Aumento del número de líneas telefónicas y de capacidad de la central situada en Portmán con objeto de atender las nuevas necesidades.

Directrices

5.4.1 Una vez fijada la capacidad y características de las nuevas zonas Urbanizables definidas en las presentes Directrices, las Compañías suministradoras incluirán en sus Planes y Programas de Actuación la mejora y ampliación de sus infraestructuras y servicios en dichas áreas, debiendo acometer las obras necesarias para dar cobertura a la demanda impuesta de acuerdo a las sucesivas fases de desarrollo de la urbanización.

5.4.2 La compañía suministradora de energía eléctrica realizará los estudios técnicos y económicos que determinen la solución más adecuada para garantizar el suministro eléctrico a Portmán con la máxima fiabilidad y calidad y de acuerdo con las alternativas propuestas en las presentes Directrices.

5.4.3 Una vez completas las infraestructuras aludidas a la gasificación de la Región, se admitirán en la zona de estudio la distribución para su consumo de energías alternativas a la eléctrica, especialmente las relacionadas con el gas natural.

13.- DESARROLLO DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN

El desarrollo de las Directrices se establece en las fases de Programación y Gestión, íntimamente relacionadas, que a continuación se pormenorizan conforme al siguiente esquema.

13.1.- PROGRAMACIÓN

1.1.- Objetivos y Criterios.

1.1.1.- La Ley 4/92 de Ordenación y Protección del Territorio señala en su Art. 15.2.c la necesidad de establecer criterios de actuación, compatibilidad y programación coordinada entre las distintas administraciones intervinientes y también prevé la realización de Programas de Actuación Territorial para el desarrollo de las Directrices (Art. 25).

1.1.2.- Las actuaciones específicas de las Directrices pueden desglosarse en dos ámbitos claramente diferenciados: una zona que es la Cuenca Visual de la Bahía, en la

que se proponen las actuaciones territoriales más importantes y el resto del ámbito de la Sierra Minera, Arco Sur del Mar Menor y áreas agrícolas del Campo de Cartagena, tendentes donde se contemplan actuaciones tendentes a la dinamización económica global.

Las actuaciones en la Cuenca Visual de la Bahía no son concebibles sin la regeneración de la Bahía y la restauración ambiental de la Sierra Minera, que junto a la realización de las principales mejoras en accesos e infraestructuras son la base para el desarrollo urbanístico de la Bahía.

La urgencia, complejidad e interrelación de estas actuaciones en la Bahía, justifican su tratamiento conjunto mediante la definición de un Programa de Actuación Territorial (P.A.T.) de los previstos en la ley 4/92 de Ordenación para el desarrollo de este ámbito singular de las Directrices.

1.1.3.- Para las demás actuaciones del ámbito de las Directrices se establecen criterios de compatibilidad y de programación coordinada sin perjuicio de su posterior desarrollo a través de otros P.A.T. específicos, Planes Especiales de Infraestructura y planes urbanísticos convencionales.

1.1.4.- La necesidad de una intervención rápida para el acompañamiento de las operaciones inmediatas de regeneración de la Bahía y restauración de la Sierra exige la definición de un plazo corto para la ejecución del P.A.T. de la Bahía pero asumible por las Administraciones en función de sus disponibilidades presupuestarias y por la iniciativa privada.

El resto de actuaciones no exigen la urgencia señalada sino que pretenden la inserción del modelo territorial de las Directrices a más largo plazo.

1.2.- Programa de Actuación Territorial de la Cuenca Visual de la Bahía de Portmán.

1.2.1.- La delimitación del ámbito territorial y funcional es la Cuenca Visual y Vertiente de la Bahía de Portmán y los accesos e infraestructuras básicas de conexión con las reales generales como se define en el plano correspondiente.

1.2.2.- El Programa de Actuación Territorial (P.A.T.) para el desarrollo de la cuenca visual de la Bahía incluye las siguientes actuaciones:

- Regeneración de la Bahía.
- Restauración ambiental de la Sierra.
- Puerto deportivo y pesquero.
- Mejora de accesos viarios.
- Conexión de infraestructuras básicas y depuración.
- Tratamiento de ramblas.
- Desarrollo urbanístico del Área Turística de Portmán.

El desglose pormenorizado de actuaciones se recoge en el cuadro resumen definido en 1.2.5., donde además se señala el presupuesto estimado, los plazos de ejecución y los Organismos y agentes implicados.

1.2.3.- La realización conjunta de las Directrices y el P.A.T. de la Bahía justifican la coherencia plena entre las actuaciones programadas y el modelo territorial de las Directrices, así como la adaptación del planeamiento urbanístico y sus programas de actuación al modelo y a la programación previstas.

1.2.4.- El P.A.T. de la Bahía se gestionará mediante el Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística con las características y finalidades que se señalan en el capítulo de Gestión de Directrices.

El plazo global para la ejecución del P.A.T. será de

8 años (1995-2004) desde su aprobación conjunta con las Directrices.

1.2.5.- El siguiente cuadro determina las actuaciones, presupuestos, plazos y organismos implicados del Programa de Actuación.

PROGRAMA DE ACTUACION TERRITORIAL DE LA CUENCA VISUAL DE LA BAHIA DE PORTMAN			
ACTUACION	PRESUPUESTO ESTIMADO (M.ptas)	PLAZO	ORGANISMOS Y AGENTES IMPLICADOS
REGENERACION, PLAYA Y PUERTO	4.350		
- Regeneración de la Bahía	3.000	1995	MOPTMA - Privados
- Creación de playa y paseo marítimo	600	1995/96	MOPTMA - Privados
- Puerto deportivo y pesquero	750	1995/97	Privados
RESCATE DE CONCESIONES MINERAS	---		
- Declaraciones de caducidad y rescate de concesiones	sin valorar	1995/96	D.G.Minas
RESTAURACION AMBIENTAL DE LA SIERRA	886		
- Eliminación de balsas	573	1995/96	Privados-MOPTMA-Consejería M.A.
- Escombreras	183	1995/98	MOPTMA-Consejería M.A.
- Cortas y huecos	37	1995/98	MOPTMA-Consejería M.A.
- Terrenos ligeramente degradados	66	2000/04	MOPTMA- Consejería M.A.
- Terrenos altamente degradados	27	2000/04	MOPTMA- Consejería M.A.
- Proyectos y actuaciones de estabilización de escombreras y cortas	sin valorar	1995/96	MOPTMA- Consejería M.A.
MEJORAS DE ACCESOS VIARIOS Y TRANSPORTE	1.566		
- Eje Autovía - La Unión - Portmán			
* Mejora de la F-40 y Variante Oeste de La Unión	232	1996/98	Consejería P.T.
* Mejora de la N-345 y NUevo Acceso a Portmán	700	1995/97	MOPTMA
- Bulevar del Area Turística de Portmán	250	1996/98	Ayuntamientos-Privados
- Mejora de la MU-314 Portmán - Los Belones			
* Acondicionamiento Portmán - Atamaría	264	1996/98	Consejería P.T.
* Ensanche Atamaría - Los Belones	90	1998/99	Consejería P.T.
- Estación de autobuses en Portmán	30	2000/04	Consejería P.T.-Ayuntamiento

INFRAESTRUCTURAS BASICAS	820		
- Conducción de agua y depósito en Portmán	140	1997/98	M.C.Taibilla -Ayto - Privados
- Depuración:		1995/99	MOPTMA-Consj. M.A.-Ayto-Privados
* Alternativa 1 (depuradora propia en Portmán)	410		
* Alternativa 2 (conexión al Plan de Saneamiento del Mar Menor)	205		
* Estudio técnico y económico de las alternativas de depuración.	sin valorar	1995	Consejería M.A.
- Líneas de transporte y Estación de Transformación eléctrica	120	1997/98	Cía.eléctrica - Aytos - Privados
- Ampliación Central y pares de teléfonos	150	2000/04	Telefónica.
INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA	455		
- Diques laminadores	160	1995/99	C.H.Segura - Privados
- Encauzamiento de ramblas	205	1995/99	C.H.Segura - Privados
- Colector perimetral de la Bahía	90	1995/99	C.H.Segura - Privados
- Estudio de drenaje integral de la cuenca de Portmán	sin valorar	1995	C.H.Segura - Consejería M.A.
OTRAS ACTUACIONES	82		
- Rehabilitación y restauración B.I.C. Monumentos y Villa del Paturro	50	1996/99	Consejería Cultura - Ayuntamiento
- Itinerarios cicloturistas en la cuenca visual de Portmán	12	2000/04	Admon. Regional
- Protección de pozos y minados	20	1995/99	D.G.Minas - Privados
- Inventario de pozos, minados y estructuras mineras para Protección en toda la Sierra	5	1995/96	D.G. Minas
TOTAL ACTUACIONES	8.160		
DESARROLLO DEL AREA TURISTICA DE PORTMAN	40.250		
- Costes de urbanización	6.250	1996/2004	Privados
- Gastos de construcción:		---	Privados
* Viviendas y apartamentos turísticos	24.000		
* Hoteles	10.000		

1.2.6.- El diagrama de inversiones plurianual en el periodo de ejecución del programa, supuesta una distribución proporcional de cada inversión en el periodo en que se efectúa, es el siguiente:

PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES DE LA BAHÍA DE PORTMÁN											
ACTUACIONES	VALORACIÓN MILLONES/PTAS	AÑOS									
		1.995	1.996	1.997	1.998	1.999	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004
1.-TRANSPORTE Y COMUNICACIONES											
1.1.- CARRETERAS											
EJE AUTOVIA-LA UNIÓN-PORTMÁN											
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA F-40	120		*****	*****	*****						
VARIANTE OESTE DE LA UNIÓN	112		*****	*****	*****						
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA N-345. P.K. 0,00 AL 3,00	300	*****	*****	*****							
NUEVO ACCESO A PORTMAN	400	*****	*****	*****							
MEJORA MU-314. PORTMÁN-LOS BELONES											
MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO PORTMÁN-ATAMARÍA	264		*****	*****	*****						
ENSANCHE ATAMARIA-LOS BELONES	90				*****	*****					
1.2.- TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA											
ESTACION DE AUTOBUSES LIGERA EN PORTMÁN	30						*****	*****	*****	*****	*****
1.3. PUERTOS											
PUERTO DEPORTIVO Y PESQUERO	700	*****	*****	*****							
INFRAESTRUCTURAS PESQUERAS	50		*****	*****	*****						
1.4 BULEVAR DEL AREA TURISTICA DE LA BAHÍA											
BULEVAR EN PORTMAN	250		*****	*****	*****						
2.- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS											
2.1 ABASTECIMIENTO A PORTMÁN Y DEPÓSITO	140			*****	*****						
2.2 SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN											
ALTERNATIVA 1.-DEPURADORA PROPIA	410	*****	*****	*****	*****	*****					
ALTERNATIVA 2.- CONEXIÓN P. SANEAM. MAR MENOR	205	*****	*****	*****	*****	*****					
2.3 INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA											
LÍNEA DE TRANSPORTE EN A.T.	60			*****	*****						
ESTACIÓN TRANSFORMADORA EN PORTMAN	60			*****	*****						
2.4 TELEFONÍA											
AMPLIACIÓN CENTRAL Y PARES	150						*****	*****	*****	*****	*****

2.5 INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA												
ENCAUZAMIENTO RAMBLAS	205	*****	*****	*****	*****	*****						
COLECTOR PERIMETRAL A LA BAHIA	90	*****	*****	*****	*****	*****						
DIQUES LAMINADORES	160	*****	*****	*****	*****	*****						
3.- REGENERACIÓN DE LA BAHIA												
REGENERACIÓN DE LA BAHIA	3.000	*****										
CREACIÓN DE PLAYA Y PASEO MARÍTIMO	600	*****	*****									
4.-EQUIPAMIENTOS PARA EL OCIO TURÍSTICO												
4.1 REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL	20		*****	*****	*****	*****						
ESTUDIOS Y TRABAJOS ARQUEOLÓGICOS Y DE CONSERVACIÓN EN VILLA DEL PATURRO, LA PALOMA ETC.												
4.2 REHABILITACIÓN Y RESTAURACIÓN B.I.C.	30		*****	*****	*****	*****						
CASA DEL TIO LOBO Y EDIFICIO DE INTERÉS EN LA BATERIA DE DEFENSA DE LAS CHAPAS												
4.3 ITINERARIOS CICLOTURÍSTICOS	12						*****	*****	*****	*****	*****	*****
5.- PROTECCIÓN DE POZOS Y MINADOS												
BROCALES EN POZOS Y OTRAS MEDIDAS DE SEGURIDAD	20		*****	*****	*****							
INVENTARIO PARA PROTECCIÓN DE POZOS, MINADOS Y RESTOS MINEROS EN TODA LA SIERRA	5	*****	*****									
6.- DESARROLLO DEL ÁREA TURÍSTICA												
6.1 COSTOS DE URBANIZACIÓN	6.250		*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
6.2 CONSTRUCCIÓN EDIFICACIONES	34.000		*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****
7.-RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA												
ELIMINACIÓN DE BALSAS	573,00	*****	*****									
RESTAURACIÓN ESCOMBRERAS	183,00	*****	*****	*****	*****							
RESTAURACIÓN DE HUECOS Y CORTAS	37,40	*****	*****	*****	*****							
RESTAURACIÓN TERRENOS LIGERAMENTE DEGRADADOS	66,20						*****	*****	*****	*****	*****	*****
RESTAURACIÓN TERRENOS ALTAMENTE DEGRADADOS	27,00						*****	*****	*****	*****	*****	*****
PROYECTOS Y ACTUACIONES DE ESTABILIZACIÓN DE ESCOMBRERAS Y CORTAS	(SIN VALORAR)	*****	*****									
8.-RESCATE DE CONCESIONES MINERAS												
DECLARACIÓN CADUCIDAD Y RESCATE CONCESIONES	(SIN VALORAR)	*****	*****									

TOTAL INVERSIÓN ANUAL

4.286 6.037 5.581 5.160 4.703 4.529 4.529 4.529 4.529 4.529

1.2.7.- Los criterios de valoración estimada para cada una de las actuaciones se recoge en el cuadro siguiente:

VALORACION DE INVERSIONES					
(EN MILLONES DE PESETAS)					
ACTUACIONES DE LA BAHIA DE PORTMÁN					
I.-TRANSPORTE Y COMUNICACIONES					
I.1.- CARRETERAS					
ACTUACIÓN	KM	COSTE/KM	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
EJE AUTOVÍA-LA UNIÓN-PORTMÁN					
ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DE LA F-40 DE LOS CÁMACHOS A LA UNIÓN	3,00	40,00	120		
VARIANTE OESTE DE LA UNIÓN	2,00	56,00	112		
ACOND. Y MEJORA N-345. P.K. 0,00 AL 3,00	3,00	100,00	300		
NUEVO ACCESO A PORTMÁN	2,00	200,00	400		
				932	
MEJORA MU-314. PORTMÁN-LOS BELONES					
MEJORA Y ACOND. PORTMÁN-ATAMARÍA	4,40	60,00	264		
ENSANCHE ATAMARÍA-LOS BELONES	3,00	30,00	90		
				354	
TOTAL CARRETERAS					1.286
I.2.- TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
ESTACIÓN DE AUTOBUSES LIGERA EN PORTMÁN	1,00	30,00	30		
				30	
TOTAL TRANSPORTE PÚBLICO					30
I.3.-PUERTOS					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
PUERTO DEPORTIVO Y PESQUERO (P.ATRAQUE)	500,00	1,40	700		
				700	
INFRAESTRUCTURAS PESQUERAS					
LONJA	1,00	25,00	25		
EDIFICACIONES PESQUERAS	15,00	1,20	18		
VARIOS	1,00	7,00	7		
				50	
TOTAL PUERTOS					750
I.4 BULEVAR DEL ÁREA TURÍSTICA DE LA BAHÍA					
ACTUACIÓN	KM	COSTE/KM	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
BULEVAR EN PORTMÁN	2,5	100,00	250		
				250	
TOTAL BULEVAR					250

TOTAL TRANSPORTES Y COMUNICACIONES					2.316
2.- INFRAESTRUCTURAS BASICAS					
ACTUACION	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
2.1 ABASTECIMIENTO					
CONDUCCION ALUMBRES-PORTMAN (KM)	7,00	15,00	105		
DEPOSITO DE PORTMAN	1,00	35,00	35		
				140	
TOTAL ABASTECIMIENTO					140
2.2 SANEAMIENTO Y DEPURACION					
ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO DE ALTERNAT. A LA DEPURACION DE PORTMAN	(SIN VALORAR)				
ALTERNATIVA 1.-DEPURADORA PROPIA					
IMPULSION A DEPURADORA (KM)	1,00	30,00	30		
DEPURADORA	1,00	300,00	300		
EMISARIO SUBMARINO DE EMERGENCIA	1,00	50,00	50		
SISTEMAS DE REUTILIZACION	1,00	30,00	30		
				410	
ALTERNATIVA 2.- CONEXION P. SANEAM. MAR MENOR					
IMPULSION	1,00	85,00	85		
COLECTOR DE CONEX. HASTA LOS BELONES (KM)	6,50	10,00	65		
EMISARIO SUBMARINO DE EMERGENCIA	1,00	55,00	55		
				205	
TOTAL SANEAMIENTO (ALTERNT. 1)					410
2.3 INFRAESTRUCTURA ELECTRICA					
LINEA DE TRANSPORTE EN A.T. (KM)	5,00	12,00	60		
ESTACION TRANSFORMADORA EN PORTMAN	1,00	60,00	60		
				120	
TOTAL INF. ELECTRICA					120
2.4 TELEFONIA					
AMPLIACION CENTRAL Y PARES	1,00	150,00	150		
				150	
TOTAL TELEFONIA					150
2.5 INFRAESTRUCTURA HIDRAULICA					
ENCAUZAMIENTO RAMBLAS					
RAMBLA DEL INFIERNO	1,00	105,00	105		
RAMBLA DE LA BOLTADA	1,00	50,00	50		
BARRANCO DEL MORO	1,00	50,00	50		
				205	
COLECTOR PERIMETRAL A LA BAHIA (KM)	1,50	60,00	90		
				90	
DIQUES LAMINADORES					
RAMBLA DEL INFIERNO	1,00	80,00	80		
RAMBLA DE LA BOLTADA	1,00	40,00	40		
BARRANCO DEL MORO	1,00	40,00	40		
				160	
ESTUDIO DRENAJE INTEGRAL DE LA BAHIA	(SIN VALORAR)				

	TOTAL INFRAEST. HIDRAULICA				455
TOTAL INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS					1.275
<u>3.- REGENERACIÓN DE LA BAHÍA</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
REGENERACION DE LA BAHIA	1,00		3.000		
CREACION DE PLAYA Y PASEO MARITIMO	1,00		600		
				3.600	
TOTAL REGENERACIÓN DE LA BAHIA					3.600
<u>4.- EQUIPAMIENTOS PARA EL OCIO TURÍSTICO</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
4.1 REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL					
ESTUDIOS Y TRABAJOS ARQUEOLÓGICOS Y DE CONSERVACIÓN EN VILLA DEL PATURRO. LA PALOMA ET6C.					
	1,00		20		
4.2 REHABILITACIÓN Y RESTAURACIÓN B.I.C.					
CASA DEL TIO LOBO Y EDIFICIO DE INTERÉS EN LA BATERIA DE DEFENSA DE LAS CHAPAS					
	1,00		30		
4.3 ITINERARIOS CICLOTURÍSTICOS (KM)					
	9,20	1,30	12		
TOTAL EQUIPAMIENTOS DE OCIO Y TURISMO					62
<u>5.- PROTECCIÓN DE POZOS Y MINADOS</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
BROCALES EN POZOS Y OTRAS MEDIDAS DE SEGURIDAD					
	1,00		20		
INVENTARIO DETALLADO DE RIESGOS EN ESTRUCTURAS MINERAS PARA TODA LA SEIRRA					
	1,00		5		
TOTAL PROTECCIÓN DE POZOS Y MINADOS			25		20
<u>6.- DESARROLLO DEL ÁREA TURÍSTICA</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
6.1 COSTOS DE URBANIZACIÓN (HA)					
	250	25,00	6.250		
				6.250	
6.2 CONSTRUCCIÓN EDIFICACIONES					
VIVIENDAS Y APARTAMENTOS TURÍSTICOS					
	4.000	6,00	24.000		
PLAZAS HOTELERAS					
	2.500	4,00	10.000		
				34.000	
TOTAL DESARROLLO ÁREA TURÍSTICA					40.250

7.-RESTAURACION AMBIENTAL Y PAISAJISTICA					
(VEASE ANEXO DE VALORACION ESPECIFICA)					
ACTUACION	UD	COS/TE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
ELIMINACION DE BALSAS (MIL M3)	955,00	0,60	573,00		
RESTAURACION ESCOMBRERAS (HA)	53,80	3,40	183,00		
RESTAURACION DE HUECOS Y CORTAS (HA)	11,00	3,40	37,40		
RESTAURACION TERRENOS LIGERAMENTE DEGRADADOS (HA)	141,00	0,47	66,20		
RESTAURACION TERRENOS ALTAMENTE DEGRADADOS (HA)	39,00	0,69	27,00		
PROYECTOS Y ACTUAC DE ESTABILIZACION DE ESCOMBRERAS Y CORTAS	(SIN VALORAR)				
TOTAL RESTAURACION AMBIENTAL					887
8.-RESCATE DE CONCESIONES MINERAS					
DECLARACION CADUCIDAD Y RESCATE CONCESIONES	(SIN VALORAR)				
RESUMEN DE CAPITULOS					
1.-TRANSPORTE Y COMUNICACIONES					2.316
2.- INFRAESTRUCTURAS BASICAS					1.275
3.- REGENERACION DE LA BAHIA					3.600
4.-EQUIPAMIENTOS PARA EL OCIO TURISTICO					62
5.- PROTECCION DE POZOS Y MINADOS					25
6.- DESARROLLO DEL AREA TURISTICA					40.250
7.-RESTAURACION AMBIENTAL Y PAISAJISTICA					887
8.-RESCATE DE CONCESIONES MINERAS				(SIN VALORAR)	
TOTAL INVERSIONES EN LA BAHIA DE PORTMAN					48.415

1.3.- Declaración de Actuación de Interés Regional.

1.3.1.- La relevancia de las actuaciones en la Bahía, por sus ventajas en la transformación socioeconómica de un área gravemente afectada por la crisis de su sistema productivo, en la mejora sustancial del entorno medioambiental y en definitiva en la calidad de vida de los residentes, justifica la declaración de Actuación de Interés Regional (A.I.R.) para el conjunto de las actuaciones recogidas en el P.A.T. de la Bahía.

1.3.2.- De acuerdo con el Art. 30.4 de la Ley 4/92 de Ordenación, el Decreto de aprobación definitiva de las Directrices y del P.A.T. de la Bahía contendrá asimismo la Declaración de A.I.R. señalada anteriormente.

1.3.3.- Los análisis efectuados sobre el medio físico, el sistema de asentamientos y la realidad socioeconómica y las propuestas de transformación socio territorial de las Directrices permiten evaluar de forma favorable el impacto ambiental y territorial de las actuaciones incluidas en la A.I.R. de la Bahía.

1.3.4.- Una de las ventajas de la A.I.R. en la ejecución del modelo territorial es la posibilidad de declarar la utilidad pública a efectos expropiatorios.

En este sentido el Decreto de Declaración de A.I.R. para el P.A.T. de la Bahía llevará aparejado la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios para todas sus actuaciones.

1.4. Criterios de Programación Coordinada para el resto de actuaciones.

1.4.1.- Los criterios de coordinación para estas actuaciones de conformidad con el Art. 15.2.c de la Ley 4/92 de Ordenación son los reflejados en el siguiente cuadro, donde además de la relación pormenorizada de actuaciones se recogen los Organismos y agentes implicados y en su caso el presupuesto estimado.

CRITERIOS DE PROGRAMACION COORDINADA			
ACTUACION	PRESUPUEST O ESTIMADO	ORGANISMOS Y AGENTES IMPLICADOS	CRITERIOS DE COORDINACION Y OBSERVACIONES
RESTAURACION AMBIENTAL DE LA SIERRA			
- Regeneración de la playa del Gorguel y Cola de Caballo	---	MOPTMA	A incluir en el proyecto de regeneración de la Bahía de Portmán
- Cuenca de la rambla del Gorguel	298	MOPTMA- Consj.M.A.	Relacionada con el nuevo acceso al Gorguel
- Entorno de la N-345 La Esperanza - Portmán	246	MOPTMA-Consj.M.A.-Priv.	Pendiente de proyecto y actuaciones de estabilización e impermeabilización. La restauración de Brunita corresponde a la empresa minera explotadora
- Norte de la F-43 La Unión - El Llano del Beal	67	MOPTMA-Consj. M.A.	--
- Estructuras aisladas	282	MOPTMA-Consj.M.A.	Pendiente de proyectos y actuaciones de estabilización
SISTEMA DE ESPACIOS VERDES			
- Actuaciones en el Parque Regional y Paisajes Protegidos	sin valorar	Consejería M.A.	A definir por los P.O.R.N. y P.R.U.G. respectivos
- Revegetación de las áreas de alto valor natural y paisajístico y de los espacios de integración ambiental	sin valorar	Consejería M.A. - Privados	Revegetaciones multiespecíficas
PROTECCION DE POZOS Y MINADOS EN TODA LA SIERRA			
- Señalización, construcción de brocales y otras medidas de protección	100	D.G.Minas-Privados	Prioridad en áreas turísticas, entornos urbanos y proximidades de los itinerarios cicloturísticos
TRANSPORTE PUBLICO			
- Estudio sobre adecuación oferta-demanda y mejora de la calidad del servicio en el corredor Cartagena - La Manga	sin valorar	Consejería P.T.	En coordinación con estudios de transporte combinado (FEVE). Estudio Intermodal del Transporte eje Cartagena - Murcia y reordenación del transporte urbano de Cartagena.

INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	2.907		
- Vía Parque sobre la N-332 Cartagena - La Unión	560	MOPTMA	Relacionada con otras operaciones urbanísticas e infraestructurales de las Directrices
- Acondicionamiento de la F-42 Autovía La Manga - El Llano	84	Consejería P.T.	--
- Mejora de la F-42 El Llano - Portmán	23	Consejería P.T.	Compatibilizar con itinerarios cicloturisticos
- Acondicionamiento del acceso a la playa del Gorguel	25	Consejería P.T.	Relacionado con la restauración de la cuenca del Gorguel y el sellado del Vertedero. Compatibilizar con itinerarios cicloturisticos
- Rondas Urbanas de La Unión y Borricón	sin valorar	Ayts-Privados	A gestionar conjuntamente con los crecimientos urbanos.
- Mejora F.E.V.E. línea Cartagena- Los Nietos	2.200	F.E.V.E -MOPTMA	No incluye la prolongación a Cabo de Palos
- Mejora de infraestructuras en Aeropuerto de S.Javier	sin valorar	MOPTMA - AENA	En coordinación con las propuestas de las Directrices del Mar Menor
INFRAESTRUCTURAS BASICAS			
- Conexión a la red general de abastecimiento sur de La Manga y depósitos para nuevas Areas Turísticas de las Directrices	sin valorar	Privados	A incluir en los costes de urbanización propios del sector.
- Saneamiento y depuración de aguas residuales:			
* Depuradora de Alumbres	25	Consejería M.A.-Ayto.	--
* Emisario y depuradora de La Unión	250	MOPTMA-Consejería M.A.	A incorporar al Protocolo del Plan de Saneamiento del Mar Menor
* Emisario del Llano-Estrecho y Beal a la depuradora del Algar	40	MOPTMA- Consejería M.A.	A incorporar al Protocolo del P.S. del Mar Menor
* Conexión de las Areas Turísticas al Plan de Saneamiento	sin valorar	Ayuntamiento-Privados	Permitir su conexión a las redes del P.S.
- Tratamiento de ramblas y diques laminadores	sin valorar	C.H.Segura	--
- Sellado y restauración del Vertedero del Gorguel	sin valorar	Consejería M.A.-Privados	A coordinar con la regeneración de la playa del Gorguel y su nuevo acceso

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS DE OCIO Y TURISMO			
- Itinerarios cicloturísticos	72	Admon. Regional	A coordinar con las infraestructuras lineales que acompañan y con el ritmo de las actuaciones de recuperación de restos mineros y equipamientos de ocio
- Parque Geominero y Arquo-industrial del Cabezo Rajao	75	D.G.Cultura-Aytos.-Privados	En relación con la Vía Parque sobre la N-332 y con la Variante Oeste de La Unión
- Parque Paleontológico de Cueva Victoria / San Ginés de la Jara	200	D.G.Cultura-Privados	Sólo se ha valorado la restauración del Convento
- Actuaciones de consolidación de restos arqueológicos y arquitecturas del paisaje minero	50	D.G.Cultura-Privados	--
DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS			
- Parque Urbano de La Unión	50	Ayuntamiento	A gestionar conjuntamente con las operaciones edificatorias en sus bordes
- Equipamientos genéricos al norte del Llano del Beal	sin valorar	Admon. Regional-Ayto.	Acompañar con actuaciones de permeabilización de las infraestructuras lineales (FEVE, carretera)
- Equipamientos genéricos de Centralidad Rural en Roche Bajo y Borricón	sin valorar	Admon. Regional-Aytos.	--
DESARROLLO DE AREAS INDUSTRIALES Y TERCIARIAS			
- Polígono de Escombreras:			
* Descontaminación de suelos:			
- Prevención vertidos y zanja de contención	1.107	Repsol	Actuación a realizar conjuntamente con la siguiente
- Recuperación suelos contaminados del Fangal	711	Aut. Portuaria Cartagena	Conjuntamente con la anterior
* Infraestructuras de transporte (Terminal de Contenedores, mejora de accesos viarios, actuaciones en la zona portuaria)	sin valorar	MOPTMA	Recogidas dentro del Plan Especial de Desarrollo de Cartagena
- Polígono de uso mixto "Lo Bolarín": reurbanización	400	Privados	Ejecutar por fases. Vinculado al trazado de la Variante Oeste de La Unión

- Minipolígonos de la Vía Parque: costes de urbanización	422	Admon Regional-Aytos-Priv.	A coordinar con la transformación en Vía Parque de la N-332, la ejecución de la Variante Oeste y las Rondas Urbanas
- Parque Comercial de La Unión: costes de urbanización	375	Privados	Requiere un previo estudio geotécnico y se ha de vincular con la ejecución de la Variante Oeste.
- Centro de Abastecimiento de Cabo de Palos: costes de urb.	225	Privados	Compatibilizar con la reserva para la prolongación de F.E.V.E. y los itinerarios cicloturísticos.
- Centro de Abastecimiento de Los Belones: costes de urb.	sin valorar	Privados	A definir por el planeamiento municipal en coherencia con las Directrices del Mar Menor.
DESARROLLO DE LAS AREAS TURISTICAS			
- Espacio Turístico de Los Belones: * costes de urbanización * costes de edificación apartamentos turísticos y hoteles	3.900 8.100	Privados	Incluirá la conexión con las infraestructuras generales y se coordinará con la mejora de la carretera, los itinerarios cicloturísticos, la reserva para la prolongación de F.E.V.E. y el Pasillo Verde.
- Ampliación de Atamaría: * costes de urbanización * costes de edificación apartamentos turísticos y hoteles	702 1.458	Privados	Incluirá la conexión con las infraestructuras generales. Requiere la previa estabilización y restauración del pantano "Lirio". Se coordinará con los itinerarios y la mejora de la carretera.
- Cala Reona: * costes de urbanización * costes edificación de: - viviendas - hoteles	450 1.800 560	Privados	Incluirá la conexión con los sistemas generales y estará coordinada con la restauración de la cantera del Cabezo de los Cuervos
ACTIVIDAD AGRÍCOLA Y PESQUERA			
- Infraestructura regadíos (Reutilización P.S.)	--	Privados	En coordinación con la ejecución embalse de reutilización P.S. Mar Menor
-Arrecife artificial de Calblanque	---	M.A.P.A.	---

Igualmente, en el cuadro siguiente se justifica la valoración de las actuaciones presupuestadas

VALORACIÓN DE INVERSIONES (EN MILLONES DE PESETAS)					
ACTUACIONES FUERA DEL ÁMBITO DE LA BAHÍA					
<u>1.-TRANSPORTE Y COMUNICACIONES</u>					
1.1.-- CARRETERAS					
ACTUACIÓN	KM	COSTE/KM	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
VIA PARQUE SOBRE LA N-332	7,00	80,00	560		
ACOND. F-42. EL LLANO-ATAMARÍA	4,60	5,00	23		
ACONDICIONAMIENTO ACCESO AL GORGUEL	2,50	10,00	25		
ACOND. F-42. EL LLANO-AUTOVIA	2,10	40,00	84		
RONDAS URBANAS LA UNIÓN Y EL BORRICÉN	(SIN VALORAR)				
				692	
1.2.- FERROCARRIL					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
MEJORA F.E.V.E. CARTAGENA-LOS NIETOS					
RENOVACIÓN TOTAL DE LA VÍA	1,00	622,00	622		
SEÑALIZACIÓN Y BLOQUEO AUTOMÁTICO	1,00	120,00	120		
DOBLE VÍA Y DESVIOS EN APEADEROS	5,00	20,00	100		
BARRERAS AUTOMÁTICAS	8,00	17,00	136		
REHABILITACIÓN ESTACIONES Y ANDENES	1,00	150,00	150		
UNIDADES MÓVILES	8,00	134,00	1.072		
				2.200	
1.3.-TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
ESTUDIO ADECUACIÓN OFERTA-DEMANDA Y MEJORA NIVEL DE CALIDAD DEL SERVICIO EN EL CORREDOR CARTAGENA-LA MANGA					
	(SIN VALORAR)				
1.4 AEROPUERTOS					
ACTUACIÓN	KM	COSTE/KM	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
MEJORAS DE INFRAESTRUCTURAS EN EL AEROPUERTO DE S. JAVIER					
	(SIN VALORAR)				
TOTAL TRANSPORTES Y COMUNICACIONES					2.892
<u>2.- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
2.1 ABASTECIMIENTO					
CONEXIÓN ÁREAS TURÍSTICAS A RED					

ABASTECIMIENTO MAR MENOR-SUR	(SIN VALORAR)				
2.2 SANEAMIENTO, DEPURACIÓN Y RESIDUOS SÓLIDOS					
DEPURADORA DE ALUMBRES	1,00	25,00	25		
EMISARIO Y DEPURADORA DE LA UNIÓN	1,00	250,00	250		
EMISARIO EL LLANO, EL ESTRECHO Y EL BEAL	4,00	10,00	40		
CONEXIÓN ÁREAS TURÍSTICAS A PLAN DE SANEAMIENTO MAR MENOR	(SIN VALORAR)				
SELLADO Y RESTAURACIÓN VERTEDERO DEL GORGUEL	(SIN VALORAR)				
2.3 INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA					
ENCAUZAMIENTO RAMBLAS	(SIN VALORAR)				
DIQUES LAMINADORES	(SIN VALORAR)				
TOTAL INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS					315
<u>3.- PROTECCIÓN DE POZOS Y MINADOS</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
SEÑALIZACIÓN, CONSTRUCCIÓN DE BROCALES Y OTRAS MEDIDAS DE SEGURIDAD	250	0,40	100		
TOTAL PROTECCIÓN DE POZOS Y MINADOS					100
<u>4-EQUIPAMIENTOS PARA EL OCIO TURÍSTICO</u>					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
4.1 PARQUE GEOMINERO Y ARQUEO-INDUSTRIAL DE CABEZO RAJAO					
RESTAURACIÓN Y REHABILITACIÓN DE RESTOS MINEROS	1,00		50		
ESPACIOS LIBRES Y ÁREAS DE ESPARCIMIENTO	1,00		25		
				75	
4.2 PARQUE PALEONTOLÓGICO DE CUEVAS VICTORIA/S. GINÉS DE LA JARA	1,00		200		
				200	
4.3 ACTUACIONES DE CONSOLIDACIÓN DE RESTOS ARQUEOLÓGICOS Y ARQUITECTURAS DEL PAISAJE MINERO	9,20	1,30	12		
	1,00		50		
				50	
4.4 ITINERARIOS CICLOTURISTICOS (KM)	55,40	1,30	72		
				72	
TOTAL EQUIPAMIENTOS DE OCIO Y TURISMO					397
<u>5.- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS</u>					
ACTUACIÓN	HA	COSTE/HA	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
PARQUE URBANO DE LA UNIÓN	20,00	2,50	50		
EQUIP. GENÉRICOS NORTE EL LLANO DEL BEAL	(SIN VALORAR)				

EQUIP. GENERICOS CENTRALIDAD RURAL					
EN ROCHE BAJO Y BORRICÉN	(SIN VALORAR)				
TOTAL DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS					50
6.- DESARROLLO DE LAS ÁREAS TURÍSTICAS					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
6.1 COSTOS DE URBANIZACIÓN (HA)					
ESPACIO TURÍSTICO DE LOS BELONES	300	13,00	3.900		
AMPLIACION DE ATAMARÍA	54	13,00	702		
CALA REONA	18	25,00	450		
				5.052	
6.2 CONSTRUCCIÓN EDIFICACIONES					
APARTAMENTOS TURÍSTICOS Y/O PLAZAS					
HOTELERAS EN ESP. TURÍST. DE LOS BELONES	1.350	6,00	8.100		
IDEM. EN ATAMARIA	243	6,00	1.458		
VIVIENDAS EN CALA REONA	300	6,00	1.800		
PLAZAS HOTELERAS EN CALA REONA	140	4,00	560		
				11.918	
TOTAL DESARROLLO DE LAS ÁREAS TURÍSTICAS					16.970
7.- DESARROLLO DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES Y TERCARIAS					
ACTUACIÓN	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
7.1 POLÍGONO DE ESCOMBRERAS					
7.1.1 DESCONTAMINACIÓN DE SUELOS					
PREVENCIÓN VERTIDOS Y ZANJA CONTENCIÓN	1,00		1.107		
RECUPERACIÓN SUELOS CONTAMINADOS EN EL FANGAL	1,00		711		
				1.818	
7.1.2 INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE					
TERMINAL DE CONTENEDORES	(SIN VALORAR)				
MEJORA ACCESOS VIARIOS	(SIN VALORAR)				
ACTUACIONES EN ZONA PORTUARIA	(SIN VALORAR)				
7.1.3 OTRAS ÁREAS INDUSTRIALES (COSTES DE URBANIZACIÓN)					
POLÍGONO LO BOLARIN (REURBANIZACIÓN)	40,00	10,00	400		
MINIPOLÍGONO EN VÍA PARQUE					
POLÍGONO DE BORRICÉN	12,80	17,50	224		
POLÍGONO DE LO TACÓN	11,30	17,50	198		
CENTRO DE ABASTECIMIENTO DE CABO DE PALOS	18,00	15,00	270		
CENTRO DE ABASTECIMIENTO DE LOS BELONES	(SIN VALORAR)				
PARQUE COMERCIAL DE LA UNIÓN	25,00	15,00	375		
				1.467	
TOTAL DESARROLLO DE ÁREAS INDUSTRIALES Y TERCARIAS					3.285
8.- RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA					
(VÉASE ANEXO DE VALORACIÓN ESPECÍFICA)					

ACTUACION	UD	COSTE/UD	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
8.1 CUENCA DE LA RAMBLA DEL GORGUEL					
ELIMINACIÓN DE BALSAS (MIL M3)	386,5	0,60	231,90		
RESTAURACION DE BALSAS (HAS)	1,40	3,40	4,75		
RESTAURACION ESCOMBRERAS (HA)	17,40	3,40	59,00		
RESTAURACION TERRENOS ALTAM.DEGRAD.(HAS)	2,64	0,69	1,82		
				298	
8.2 ENTORNO CARRETERA ESPERANZA-PORTMÁN					
RESTAURACION ESCOMBRERAS (HA)	37,10	3,40	126,14		
RESTAURACION DE BALSAS (HAS)	13,80	3,40	46,92		
RESTAURACION DE HUECOS Y CORTAS (HAS)	18,50	3,40	62,90		
RESTAURACION TERRENOS LIGER. DEGRAD.(HAS)	22,39	0,47	10,52		
PROYECTOS Y ACTUACIONES DE ESTABILIZACION E IMPERMEABILIZACION	(SIN VALORAR)				
				246	
8.3 NORTE CARRETERA F-43. DE LA UNIÓN AL LLANO					
RESTAURACION DE BALSAS (HAS)	14,90	3,40	50,66		
RESTAURACION DE HUECOS Y CORTAS (HAS)	0,10	3,40	0,34		
RESTAURACION TERRENOS LIGER. DEGRAD. (HAS)	33,35	0,47	15,67		
				67	
8.4 ESTRUCTURAS AISLADAS					
RESTAURACION ESCOMBRERAS (HA)	20,87	3,40	70,96		
ELIMINACIÓN DE ESCOMBRERAS (MIL M3)	50,00	0,60	30,00		
RESTAURACION ESCOMBRERAS (HA)	28,50	3,40	96,90		
ELIMINACIÓN DE BALSAS (MIL M3)	140,0	0,60	84,00		
PROYECTOS Y ACTUACIONES DE ESTABILIZACIÓN EN ESCOMBRERAS Y BALSAS	(SIN VALORAR)				
				282	
8.5 REGENERACIÓN PLAYA DEL GORGUEL Y COLA DEL CABALLO					
	(SIN VALORAR)				
TOTAL RESTAURACIÓN AMBIENTAL					893
9.- SISTEMAS DE ESPACIOS VERDES					
ACTUACIONES EN PARQUE REGIONAL Y PAISAJES PROTEJIDOS	(SIN VALORAR)				
REVEGETACIÓN DE LAS ÁREAS DE ALTO VALOR NATURAL Y PAISAJÍSTICO Y DE LOS ESPACIOS DE INTEGRACION AMBIENTAL	(SIN VALORAR)				
10.- ACTIVIDAD AGRÍCOLA Y PESQUERA					
10.1 INFRAESTRUCTURA REGADÍOS (REUTILIZACIÓN AGUAS P.S)	(SIN VALORAR)				
10.2. ARRECIFE ARTIFICIAL DE CALBLANQUE	(SIN VALORAR)				
RESUMEN DE CAPÍTULOS					
1.-TRANSPORTE Y COMUNICACIONES					2.892
2.- INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS					315
3.- PROTECCIÓN DE POZOS Y MINADOS					100
4.-EQUIPAMIENTOS PARA EL OCIO TURÍSTICO					397
5.- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS					50
6.- DESARROLLO DE LAS ÁREAS TURÍSTICAS					16.970
7.- DESARROLLO DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES Y TERCIARIAS					3.285
8.-RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA					893
9.- SISTEMAS DE ESPACIOS VERDES				(SIN VALORAR)	
10. ACTIVIDAD AGRÍCOLA Y PESQUERA				(SIN VALORAR)	
TOTAL INVERSIONES FUERA DEL ÁMBITO DE LA BAHÍA					24.632

1.4.2.- La coordinación interadministrativa y el fomento de planes y programas para el desarrollo de estas actuaciones se llevará a cabo también por el Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística.

Estos planes pueden consistir en los previstos en el desarrollo del planeamiento urbanístico (P.A.U, Planes Parciales, Planes Especiales) planes y proyectos sectoriales y a través de Programas de Actuación Territorial.

En este sentido se considera necesaria la posibilidad de elaboración de otros P.A.T., en desarrollo de las Directrices con las finalidades y ámbitos siguientes:

- Actuaciones Territoriales y Urbanísticas en las Áreas Turísticas del Arco Sur del Mar Menor.

- Actuaciones Territoriales y Urbanísticas en el eje de actividad económica Cartagena-La Unión.

- Actuaciones de compatibilización de la minería con el desarrollo de los núcleos de población colindantes.

- Actuaciones medioambientales en los espacios naturales y restauración de la Sierra.

1.4.3.- El plazo global para la ejecución de estas actuaciones coordinadas se estima en un periodo de 20 años, para lograr una imagen final del modelo territorial propuesto.

1.5.- ANEXO DE VALORACIÓN DE LA RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA DE LA SIERRA MINERA

- Estimación de Costes.

A continuación se indican los valores medio utilizados para estimar aproximadamente los costes derivados de las principales labores de restauración ambiental y paisajística.

A.- Restauración.

I. Hectárea de preparación y acondicionamiento para posterior repoblación en terrenos altamente degradados.

Su coste es de 220.000 ptas.

II. Hectárea de cubierta con una capa de 50 cm. de tierra vegetal, sobre estructura minera, extraída y transportada desde una distancia de 15 Km.

Su coste es de 3.070.000 ptas.

III. Hectárea de repoblación en terrenos semidegradados con suelos pedregosos, plantando *Tetraclinis Articulata* con una densidad de mil plantas, sobre hoyos de 40 cm. x 40 cm. x 40 cm.

Su coste es de 469.645 ptas.

IV. Hectárea de repoblación en estructuras mineras estabilizadas, plantando *Acacia sp.* y *Pinus Halphensis* con una densidad de mil plantas sobre hoyos de 40 cm. x 40 cm. x 40 cm.

Su coste es de 325.230 ptas.

B.- Eliminación.

I. M³ de excavación en terrenos blandos, incluso carga y transporte a vertedero a una distancia máxima de 5 Km.

Su coste es de 600 ptas.

VALORACIÓN ECONÓMICA

CUENCA VISUAL DE LA BAHÍA DE PORTMÁN

I. Escombreras.

- 53,8 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de *Acacia s.p.* y *Pinus Halephensis*.

53,8 Has x 3.395.230 Ptas/Ha = 182.663.374 Ptas.

II. Balsas y Escorias de Fundición.

- 955.000 m³ a eliminar con transporte a vertedero.

955.000 m³ x 600 Ptas/m³ = 573.000.000 Ptas.

III. Huecos y Cortas.

- 11 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de *Acacia s.p.* y *Pinus Halephensis*.

11 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 37.347.530 Ptas.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

- 141 Has. de repoblación con *Tetraclinis Articulata* y otras especies de alto valor ecológico.

141 Ha. x 469.645 Ptas/Ha = 66.219.945 Ptas.

V. Terrenos con alta degradación.

- 39 Has. a restaurar con acondicionamiento previo de los terrenos y posterior repoblación con *Tetraclinis Articulata* y otras especies de alto valor ecológico.

39 has. x 689.645 Ptas/Ha = 26.896.155 Ptas.

Quedando pendientes de valoración las actuaciones que resulten de los siguientes estudios:

Estudio de estabilidad de las estructuras E-11₁, E-11₂, E-24, E-25 y H-16.

El siguiente cuadro resume la cuantificación económica de las labores descritas.

Estructura	Importe de Restauración	Importe de Eliminación
Escombreras	182.663.374 Ptas.	--
Balsas	--	573.000.000 Ptas.
Huecos	37.343.539 Ptas.	---
Terrenos ligeramente degradados	66.219.945 Ptas.	
Terrenos con alta degradación	26.896.155 Ptas.	
TOTAL	313.123.004 Ptas.	573.000.000 Ptas.

Total Restauración Ambiental y Paisajística = 886.123.004 Ptas., quedando pendiente la valoración de las actuaciones que se deriven de los estudios de estabilidad.

CUENCA DE LA RAMBLA DEL GORGUEL.

I. Escombreras.

- 17,4 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

17,4 has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 59.077.002 Ptas.

II. Balsas.

- 1,4 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

1,4 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha. = 4.753.322 Ptas.

- 386.500 m' a eliminar con transporte a vertedero.

386.500 m' x 600 Ptas/m' = 231.900.000 Ptas.

III. Huecos y Cortas.

No existen.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

No existen

V. Terrenos con alta degradación.

- 2,64 Has. a restaurar con acondicionamiento previo de los terrenos y posterior repoblación con Tetraclinis Articulata y otras especies de alto valor ecológico.

2,64 Has. x 689.645 ptas/Ha. = 1.820.662 Ptas.

El siguiente cuadro resume la cuantificación económica de las labores descritas.

Estructura	Importe de Restauración	Importe de Eliminación
Escombreras	59.077.002 Ptas	--
Balsas	4.753.322 Ptas.	231.900.000 Ptas.
Huecos	---	---
Terrenos ligeramente degradados	---	---
Terrenos con alta degradación	1.820.662 Ptas.	---
TOTAL	65.650.986 Ptas.	231.900.000 Ptas.

Total Restauración Ambiental y Paisajística = 297.550.986 Ptas.

**PROXIMIDADES DE LA CARRETERA DE
ESPERANZA A PORTMÁN**

I. Escombreras.

- 37,1 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

37,1 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 125.963.033 Ptas.

II. Balsas.

- 13,8 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

13,8 Has x 3.395.230 Ptas/Ha = 46.854.174 Ptas.

III. Huecos y Cortas.

- 18,5 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

18,5 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 62.811.755 Ptas.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

- 22,39 Has. de repoblación con Tetraclinis Articulata y otras especies de alto valor ecológico.

22,39 Has. x 469.645 Ptas/Ha = 10.515.352 Ptas.

V. Terrenos con alta degradación.

No existen.

Quedando pendientes de valoración las actuaciones que resulten de los siguientes estudios:

Estudio de estabilidad de las estructuras E-18, B-28, H-15.

Estudio de impermeabilización de la estructura H-14.

El siguiente cuadro resume la cuantificación económica de las labores descritas.

Estructura	Importe de Restauración	Importe de Eliminación
Escombreras	125.963.033 Ptas	---
Balsas	46.854.174 Ptas.	---
Huecos	62.811.755 Ptas.	---
Terrenos ligeramente degradados	10.515.352 Ptas.	---
Terrenos con alta degradación	---	---
TOTAL	246.144.314 Ptas.	---

Total Restauración Ambiental y Paisajística = 246.144.314 Ptas, quedando pendiente la valoración de las actuaciones que se deriven de los estudios de estabilidad e impermeabilización.

**NORTE DE LA CARRETERA DE LA UNIÓN
AL LLANO (F-43)**

I. Escombreras.

No existen.

II. Balsas y Escorias de Fundición.

- 14,9 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

14,9 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 50.588.927 Ptas.

III. Huecos y Cortas.

- 0,1 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

0,1 Has x 3.395.230 Ptas/Ha. = 339.523 Ptas.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

- 33,35 Has. de repoblación con Tetraclinis Articulata y otras especies de alto valor ecológico.

33,35 Has. x 469.645 Ptas/Ha = 15.733.108 Ptas.

V. Terrenos con alta degradación.

No existen.

El siguiente cuadro resume la cuantificación económica de las labores descritas.

Estructura	Importe de Restauración	Importe de Eliminación
Escombreras	---	--
Balsas	50.588.927 Ptas.	---
Huecos	339.523 Ptas.	---
Terrenos ligeramente degradados	15.733.108 Ptas.	---
Terrenos con alta degradación	---	---
TOTAL	66.661.558 Ptas.	---

Total Restauración Ambiental y Paisajística = 66.661.558 Ptas.

ESTRUCTURAS AISLADAS

I. Escombreras.

- 20,87 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

20,87 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 70.858.450 Ptas.

- 50.000 m³ a eliminar con transporte a vertedero.

50.000 m³ x 600 Ptas/m³ = 30.000.000 Ptas.

II. Balsas y Escorias de Fundición.

- 28,5 Has. a restaurar con aporte de tierra vegetal y posterior plantación de Acacia s.p. y Pinus Halephensis.

28,5 Has. x 3.395.230 Ptas/Ha = 96.764.055 Ptas.

- 140.000 m³ a eliminar con transporte a vertedero.

140.000 m³ x 600 Ptas/m³ = 84.000.000 Ptas.

III. Huecos y Cortas.

No existen.

IV. Terrenos ligeramente degradados.

No existen.

V. Terrenos con alta degradación.

No existen.

Quedando pendientes de valoración las actuaciones que resulten de los siguientes estudios:

Estudio de estabilidad de las estructuras E-1₁ y B-26.

El siguiente cuadro resume la cuantificación económica de las labores descritas.

Estructura	Importe de Restauración	Importe de Eliminación
Escombreras	70.858.450 Ptas.	30.000.000 Ptas.
Balsas	96.764.055 Ptas.	84.000.000 Ptas.
Huecos	---	---
Terrenos ligeramente degradados	---	---
Terrenos con alta degradación	---	---
TOTAL	167.622.505 Ptas.	114.000.000 Ptas.

Total Restauración Ambiental y Paisajística = 281.622.505 Ptas., quedando pendiente la valoración de las actuaciones que se deriven de los estudios de estabilidad.

13.2. MODELO DE GESTIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA

2.1. Necesidad de una organización *ad hoc* para la gestión.

En el ámbito de la ordenación urbanística "la fuerza jurídica vinculante de la planificación alcanza ordinariamente sus objetivos —aunque en la realidad surgen poderosas fuerzas que intentan desviar y distorsionar su desarrollo—, pero su fracaso es evidente cuando, con análoga técnica, se pretende dirigir todo el proceso de ordenación de los múltiples intereses y usos del territorio y de los sujetos públicos que actúan en el mismo: grandes infraestructuras, inversiones públicas en el territorio, instalaciones privadas de interés público, ordenación de los recursos naturales... Para dominar todas estas utilizaciones de que es susceptible el territorio, desde el punto de vista racional, se requieren ámbitos de planificación superiores al meramente municipal y técnicas jurídicas distintas a la simple vinculación plan-propiedad privada y, en última instancia, una organización administrativa capaz de superar las limitaciones de los entes locales y, sobre todo, apta para imponer una coordinación a las actuaciones estatales en el territorio". En este sentido, el profesor BASSOLS (*Sobre la colisión entre el destino urbanístico del suelo y su aprovechamiento minero (Comentario a la sentencia de 29 de mayo de 1978)*, Revista Civitas de Derecho Administrativo, 1979) se refiere a la necesidad de una organización administrativa capaz de superar las limitaciones de los entes locales y, sobre todo, apta para imponer una coordinación a las actuaciones de las tres Administraciones. Estatal, Autonómica y Local, en materia de ordenación territorial.

La técnica jurídica de las Directrices de Ordenación Territorial, regulada en la Ley 4/1992, de 30 de julio, de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia, responde a las exigencias de una ordenación supramunicipal integral, permitiendo definir las zonas vinculadas a cada uso (residencial, turístico, de posible aprovechamiento minero, etc.) y las actuaciones que las distintas Administraciones deben llevar a cabo en cada zona. Pero el aspecto organizativo de la ordenación territorial integral no está contemplado en las normas regionales de nuestra Comunidad Autónoma más allá de la posible programación que recogen los Programas de Actuación Territorial para el desarrollo de las Directrices, por lo que hay que acudir a otras disposiciones de ámbito nacional.

En el caso de las Directrices de Ordenación Territorial de la Bahía de Portmán y la Sierra Minera, las actuaciones de ordenación urbana (fundamentalmente municipal), de regeneración de la Bahía de Portmán (estatal) y de restauración de la Sierra Minera (fundamentalmente autonómica) se interrelacionan y vienen a constituir el centro o núcleo fundamental de la ordenación territorial propuesta, especialmente en el área central de la Bahía.

Se trata, en consecuencia, de un conjunto de actuaciones complejas en las que, necesariamente, por razones del ejercicio de competencias que son irrenunciables, tienen que intervenir la Administración del Estado, la de la

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y los Ayuntamientos de La Unión y Cartagena.

En la práctica, las coordinaciones de las actuaciones de las distintas Administraciones se viene plasmando en Convenios de colaboración que en el caso de las Directrices de Portmán, resultan indispensables a efectos, sobre todo, del cumplimiento del Programa de Actuación Territorial de la cuenca visual de la Bahía y de la programación y financiación de las obras de infraestructura.

Pero no sólo se trata de formalizar un Convenio más entre las Administraciones sino que, además, se pretende que se realice un seguimiento y una gestión específica de dicho Convenio mediante la creación de un órgano «ad hoc» de gestión territorial y urbanística, bajo la forma de un Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística de las Directrices de Portmán en el que participen las Administraciones y además pueda tener cabida, en su caso, la iniciativa privada.

En consecuencia, las relaciones de las Administraciones entre sí deben dar lugar a la formalización de dos instrumentos:

1º) Un Convenio de colaboración entre la Administración del Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y los Ayuntamientos de La Unión y Cartagena, a formalizar conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo común.

2º) Un Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística, constituido por las mismas Administraciones Estatal, Autonómica y Local, para la gestión del Convenio de colaboración, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 de la misma Ley 30/92, en el que podrán participar los particulares. Se regulará, además, por lo previsto en la Legislación de Régimen Local y en los artículos 12, 13 y 14 del Reglamento de Gestión Urbanística.

La aprobación del Estatuto de este Consorcio debe verificarse en el propio Convenio de colaboración, de modo que los dos instrumentos —Convenio y Consorcio—, que integran la regulación de las relaciones de las Administraciones Estatal, Autonómica y Local para la gestión de la ordenación territorial y urbanística de la Bahía de Portmán y de la Sierra Minera, se contemplen unitariamente.

2.2. INSTRUMENTOS DE COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES

2.2.1. Convenio entre Administraciones.

El artículo 6 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, dispone: «1. El Gobierno de la Nación y los Órganos de Gobierno de las Comunidades Autónomas podrán celebrar Convenios de colaboración entre sí en el ámbito de sus respectivas competencias. 2. Los instrumentos de formalización de los Convenios deberán especificar, cuando

así proceda: a) Los órganos que celebran el Convenio y la capacidad jurídica con la que actúa cada una de las partes. b) La competencia que ejerce cada Administración. c) Su financiación. d) Las actuaciones que se acuerde desarrollar para su cumplimiento. e) La necesidad o no de establecer una organización para su gestión. f) El plazo de vigencia, lo que no impedirá su prórroga si así lo acuerdan las partes firmantes del convenio. g) La extinción por causa distinta a la prevista en el apartado anterior, así como la forma de determinar las actuaciones en curso para el supuesto de extinción. 3. Cuando se cree un órgano mixto de vigilancia y control, éste resolverá los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse respecto de los Convenios de colaboración.»

El artículo 8 de la misma Ley 30/92 establece, tanto para los Convenios de colaboración como para los de Conferencia sectorial, que «en ningún caso suponen la renuncia a las competencias propias de las Administraciones intervinientes», que «obligarán a las Administraciones intervinientes desde el momento de su firma, salvo que en ellos se establezca otra cosa», que «serán comunicados al Senado» y que «deberán publicarse en el "Boletín Oficial del Estado" y en el Diario Oficial de la Comunidad Autónoma respectiva».

El artículo 9 de la repetida Ley 30/92 dispone que «las relaciones entre la Administración General del Estado o la Administración de la Comunidad Autónoma con las Entidades que integran la Administración Local, se regirán por la legislación básica en materia de Régimen Local, aplicándose supletoriamente lo dispuesto en el presente Título» (el I, que comprende, entre otros, los artículos 6, 7 y 8 citados, reguladores de los convenios de colaboración y de los consorcios). Los preceptos de la legislación de Régimen Local a que se refiere el artículo 9 de la Ley 30/92 son los artículos 55 y siguientes de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y los artículos 61 y siguientes del Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, todos ellos reguladores de las relaciones interadministrativas. A los efectos que nos ocupan, destaca el artículo 57, párrafo 1º, de la Ley 7/85, que establece que «la cooperación económica, técnica y administrativa entre la Administración Local y las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, tanto en servicios locales como en asuntos de interés común, se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las Leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o convenios administrativos que suscriban.»

En consecuencia, el Convenio que se redacte deberá tener en cuenta las normas anteriores y las reglas establecidas para la suscripción de Convenios en Acuerdo del Consejo de Ministros de 2 de marzo de 1990 ("Boletín Oficial del Estado" del 26), que fija los trámites a seguir para su otorgamiento y publicidad.

2.2.2. Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística.

Estará constituido por las mismas Administraciones

Estatal, Autonómica y local, para la gestión del Convenio de colaboración, en el que podrán participar los particulares.

A) Normas aplicables.

El artículo 7 de la Ley 30/92 establece lo siguiente: «1. Cuando la gestión del convenio haga necesario crear una organización común, ésta podrá adoptar la forma de consorcio dotado de personalidad jurídica. 2. Los Estatutos del consorcio determinarán los fines del mismo, así como las particularidades del régimen orgánico, funcional y financiero. 3. Los órganos de decisión estarán integrados por representantes de todas las Entidades consorciadas, en la proporción que se fije en los Estatutos respectivos. 4. Para la gestión de los servicios que se le encomienden podrá utilizarse cualquiera de las formas previstas en la legislación aplicable a las Administraciones consorciadas.»

Aparte de la referencia que el artículo 57, 1º de la Ley 7/85 hace a los consorcios (además de a los convenios), interesa aquí también, en particular, lo establecido en el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 781/1986, conforme al cual «las competencias compartidas o concurrentes podrán ser ejercidas conjuntamente por la Administración del Estado o de la Comunidad Autónoma y la Local, mediante la constitución de entes instrumentales de carácter público o privado, conforme a lo dispuesto en el artículo 61 de esta Ley» (que dispone que «la Administración del Estado colaborará con las entidades Locales en los términos y para los fines previstos en la Ley 7/1985, de 2 de abril»), así como lo previsto en el artículo 70 del mismo Real Decreto Ley según el cual «mediante el correspondiente acuerdo, las Entidades Locales podrán también asumir, o, en su caso, colaborar en la realización de obras o en la gestión de servicios del Estado, incluidos los de la Seguridad Social, a través de cualquiera de las formas de gestión previstas por las leyes, y, en todo caso, mediante consorcio o convenio».

Los cuatro primeros apartados del artículo 110 del Real Decreto Legislativo 781/86 dicen lo siguiente: «1. Las Entidades (*sic; implícitamente, Locales*) pueden constituir Consorcios con otras Administraciones Públicas para fines de interés común o **con entidades privadas sin ánimo de lucro que persigan fines de interés público concurrentes con los de las Administraciones públicas**. 2. Los consorcios gozarán de personalidad jurídica propia. 3. Los Estatutos de los Consorcios determinarán los fines de los mismos, así como las particularidades del régimen orgánico, funcional y financiero. 4. Sus órganos de decisión estarán integrados por representantes de todas las Entidades consorciadas, en la proporción que se fije en los Estatutos respectivos». Los artículos 37 a 40 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales de 1955 regulan también el consorcio para instalar o gestionar servicios de interés local, pero su contenido se entiende sustituido por las disposiciones de régimen local dictadas posteriormente y ya transcritas.

Al consorcio urbanístico en concreto se refieren los artículos 12 a 14 del Reglamento de Gestión Urbanística, que establecen lo siguiente:

Artículo 12: 1. Las Administraciones Públicas podrán consorciarse para el desarrollo de fines propios de la gestión y ejecución de actividades urbanísticas. 2. **A los Consorcios se podrán incorporar particulares, previo convenio acerca de las bases que hayan de regir su actuación.** 3. Tanto el acuerdo a que se refiere el número anterior como los demás actos necesarios para la constitución definitiva del consorcio requerirán: a) Que la actividad cuyo desarrollo se aborda en común esté dentro de la esfera de capacidad de los sujetos consorciados. b) Que cada uno de dichos sujetos cumpla con los requisitos que la legislación que le sea aplicable establezca como necesario para obligarse contractualmente y para disponer de fondos de su propiedad o a su cargo.

Artículo 13: Los consorcios urbanísticos pueden tener por objeto una o varias de las finalidades siguientes: a) Elaborar estudios y realizar trabajos de promoción urbanística de áreas, zonas o polígonos determinados. b) Abordar la formación y ejecución de Planes Parciales o Especiales y programas de actuación urbanística. c) Unificar tareas de gestión del desarrollo urbanístico de áreas o de polígonos, aunque sea sin asumir de modo directo funciones de ejecución del planeamiento, colaborando con la Administración o Administraciones urbanísticas que sean competentes por razón de la materia o del territorio. d) Realizar obras de infraestructura urbanística. e) Crear o gestionar servicios complementarios de urbanizaciones. f) Cuidar de la conservación de nuevas urbanizaciones gestionando de modo unificado las competencias o deberes propios de los miembros del consorcio.

Artículo 14: 1. Los Consorcios urbanísticos realizarán sus actividades en nombre propio o en nombre de los sujetos consorciados, según las disposiciones establecidas en sus bases de constitución. 2. Los Entes consorciados podrán encomendar al Consorcio cualesquiera otras actividades cuyo ejercicio no tenga el carácter de intransferible, según lo que al respecto disponga la legislación en cada caso aplicable. 3. En ningún caso podrá delegarse en el Consorcio la potestad de establecer tributos, pero sí se le podrá encomendar la recaudación unificada de aquellos que graven el suelo o su aprovechamiento, pudiendo en este caso recurrir a la vía de apremio. 4. Los Entes consorciados no pueden delegar en el consorcio la propiedad expropiatoria, si bien pueden encomendarle la gestión de las expropiaciones que los mismos acuerden. 5. Cuando el Consorcio establezca servicios susceptibles de aprovechamiento individualizado, podrá imponer y recaudar las contraprestaciones correspondientes.

B) Configuración de un Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística.

La nueva Ley 30/92 se refiere, por primera vez en una norma de ámbito estatal, a la figura consorcial. Conforme a ella, es posible constituir una Entidad cuyo objeto sea la ordenación territorial y urbanística de la Bahía de Portmán y la Sierra Minera, integrada por las mismas

Administraciones que suscriban el Convenio, como organización común necesaria para gestionarlo. Las características de esta entidad consorcial serían, fundamentalmente, las siguientes:

1ª) Se trataría de una Entidad de Derecho Público con personalidad jurídica propia, del tipo de las previstas en el artículo 2.2. de la Ley 30/92, que, como establece este precepto, tendrá la consideración de Administración Pública, sujetando su actividad a dicha Ley 30/92 cuando ejerza potestades administrativas, sometiéndose en el resto de su actividad a lo que dispongan sus normas de creación.

2ª) Estas normas de creación (Estatutos del Consorcio) tienen, por tanto, una especial importancia. Se trata de llenar con ellas la falta de regulación de la figura del consorcio estatal (hasta ahora el consorcio ha sido concebido como una institución de la Administración Local), ya que el artículo 7 de la Ley 30/92, único precepto de la misma que se refiere al consorcio, se limita a establecer unas reglas muy generales.

3ª) Para intentar suplir en los Estatutos del Consorcio la falta de ese régimen jurídico estatal, parece lógico atender, primordialmente, a la finalidad de la institución que se intenta configurar, que es la gestión de la ordenación territorial y urbanística de un ámbito supramunicipal. Parece, por ello, procedente:

a) Que para la gestión de la ordenación territorial en general, asuma el Consorcio, únicamente, funciones de coordinación de las cuatro Administraciones que lo integran; y que, para la gestión urbanística, asuma también funciones de ejecución que, por el ámbito supramunicipal, serían difícilmente asumibles por cada uno de los Ayuntamientos.

b) Que, puesto que la finalidad de la Entidad que se constituye, es una especie de ampliación de la actuación urbanística hacia la de ordenación del territorio, la regulación del Consorcio urbanístico puede servir de base para la del que se pretende crear.

c) Contemplar la posibilidad de participación de los particulares en el Consorcio, mediante su incorporación al mismo por vía de Convenio prevista en los Estatutos. Se ha subrayado en los preceptos transcritos esta posibilidad de participación que, normalmente, se planteará por vía de Convenio celebrado de modo similar a como actualmente se formalizan los Convenios urbanísticos, ampliándolos a la esfera de ordenación territorial. En los Estatutos del Consorcio se deberá, en consecuencia prever y regula el modo de incorporación a su Junta General de los particulares que celebren tales Convenios.

El Cuadro siguiente sintetiza las principales características y finalidades del Consorcio de Ordenación Territorial y Urbanística propuesto en estas Directrices.

CONSORCIO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA
--

CARACTERÍSTICAS	FINALIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Entidad de Derecho Público con personalidad jurídica propia, con consideración de: <ul style="list-style-type: none"> * Administración Pública, cuando ejerza potestades administrativas. * en el resto de actividades, según sus Estatutos de creación. - Constituido por: <ul style="list-style-type: none"> * Administración Estatal * Administración Autonómica * Ayuntamientos de Cartagena y La Unión * Posibilidad de participación de los particulares mediante Convenios. - Régimen orgánico, funcional y financiero según sus Estatutos. - Base legal: <ul style="list-style-type: none"> * Ley 30/92 de Procedimiento Administrativo * Ley 7/85 de Régimen Local * T.R./ 92 de la Ley del Suelo y Reglamento de Gestión Urbanística 	<ul style="list-style-type: none"> - Objetivo general: la gestión de la ordenación territorial y urbanística en el ámbito de las D.O.T. de Portmán y Sierra Minera. - En cuanto a la gestión de la ordenación territorial: <ul style="list-style-type: none"> * Coordinación entre Administraciones para las actuaciones territoriales. * Formación de planes y programas en desarrollo de las D.O.T. - En cuanto a la gestión urbanística: <ul style="list-style-type: none"> * Realizar obras de infraestructuras generales y locales. * Abordar la formación de planes de desarrollo urbanístico (P.A.U., P.P., etc) y sus instrumentos de gestión, en los que se concreten la recuperación de las plusvalías. * Establecer Convenios con los propietarios de suelo para el desarrollo urbanístico y la recuperación de las plusvalías generadas por las actuaciones públicas, de acuerdo con la Ley del Suelo y las legislaciones sectoriales (Carreteras, Costas, etc.). * Gestionar las expropiaciones derivadas, en su caso, de la A.I.R. para la ejecución directa de la urbanización o para la celebración de Concursos entre urbanizadores. * Establecer la gestión de los servicios urbanísticos y la conservación de la urbanización.

13.3. IMPUTACIÓN DE LAS PLUSVALÍAS GENERADAS POR LAS ACTUACIONES PÚBLICAS

3.1. Mecanismos previstos en la legislación.

3.1.1. Ley del Suelo.

La Legislación urbanística vigente parte del principio constitucional de asegurar la participación de la comunidad en las plusvalías que genere la acción urbanística de los entes públicos (artículo 3.1.c, del T.R. de 26 de junio de 1992).

Este principio se concreta en la fase de ejecución del planeamiento y se materializa en las cesiones obligatorias de los terrenos destinados a dotaciones públicas, y en los que se localice el aprovechamiento correspondiente a los Ayuntamientos por exceder del aprovechamiento susceptible de apropiación privada o, en su caso, en adquirir dicho aprovechamiento por su valor urbanístico en la forma que establezca la legislación urbanística aplicable. Asimismo, los propietarios están obligados a costear y, en su caso, ejecutar la urbanización en los plazos previstos.

Además, la legislación del suelo (artículo 63 del Reglamento de Gestión Urbanística) prescribe para los propietarios de suelo urbanizable no programado que, además de abonar los costes de urbanización, deberán costear la ejecución total o el suplemento necesario de las obras exteriores de infraestructura sobre las que se apoye la actuación urbanística, tales como redes viarias de enlace, instalación o ampliación de canalizaciones de servicios de abastecimiento de agua, estaciones depuradoras... y cualesquiera otros servicios necesarios para que el suelo sometido al programa de actuación urbanística quede debidamente enlazado a través de esos sistemas generales con la estructura del municipio.

También, respecto a los propietarios de terrenos en suelo apto para urbanizar, el Reglamento de Gestión (artículo 66) señala que deberán abonar los costes de urbanización de ejecución o suplemento de las obras exteriores sobre las que se apoye cada actuación individualizada, en la forma y cuantía establecida al aprobar cada Plan Parcial.

Respecto a la ejecución de los denominados sistemas generales (que constituyen los elementos fundamentales de la estructura general de la ordenación urbanística del territorio) la legislación urbanística prevé que el coste de las expropiaciones de los bienes y derechos cuya privación y ocupación temporal sean necesarios para la ejecu-

ción de los sistemas generales podrá ser repercutido sobre los propietarios que resulten especialmente beneficiados por la actuación urbanística (artículo 198 del citado Reglamento de Gestión). Esta disposición remite a la Legislación de Régimen Local y, en concreto, a la Ley de Haciendas Locales, artículos 28 a 37, cuyos requisitos habrán de cumplimentarse.

3.1.2. Otras legislaciones sectoriales.

Aparte de lo descrito anteriormente, existen mecanismos en otras legislaciones sectoriales que permiten imputar parte de las plusvalías que genere la realización de las grandes infraestructuras del territorio objeto de la actuación de las Directrices y que, de forma somera, se relatan a continuación.

En el artículo 14.1 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, se establece que podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de carreteras, accesos y vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

Asimismo, la Ley de Carreteras de la Región de Murcia, de 27 de agosto de 1990, en su artículo 19.2. establece que la financiación de las actuaciones en la red de carreteras de la Región podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 14 de la Ley de Carreteras de 29 de julio de 1988.

También la legislación de costas, al regular el régimen económico-financiero de la utilización del dominio público marítimo-terrestre, prevé que las obras de competencia del Estado se financien, en su caso, con las aportaciones de las Comunidades Autónomas, Corporaciones Locales, Organismos Internacionales y particulares (artículo 82 de la Ley de Costas). El artículo 167 del Reglamento de dicha Ley de Costas añade que cuando la financiación sea compartida, la aportación correspondiente a cada partícipe se fijará de común acuerdo y se establecerá mediante convenios, debiendo cada una de las Administraciones o particulares que participan en la financiación de la obra de que se trate garantizar su aportación. Los convenios podrán incluir la financiación de estudios y de trabajos de planeamiento y proyectos, así como compromisos que se refieran a la aportación de los terrenos, conservación y explotación de las obras.

3.2. RECUPERACIÓN DE PLUSVALÍAS EN LAS DIRECTRICES

En consecuencia, la imputación y recuperación de las plusvalías generadas por las actuaciones públicas en el ámbito de las Directrices se formalizarán en el proceso de gestión territorial y urbanística del Consorcio con las siguientes alternativas:

1). Abordar la formación de planes de desarrollo urbanísticos (Planes Especiales, P.A.U., P.P., etc.) concretando la recuperación de plusvalías en el Estudio Económico Financiero de los Planes Especiales y Parciales o en las Bases del P.A.U.

2) Establecer Convenios con los propietarios de suelo para el desarrollo urbanístico, en el marco de la legislación del suelo y otros sectoriales (Carreteras, Costas, etc.).

3) Gestionar la expropiación derivada de la Declaración de Actuación de Interés Regional, para la ejecución directa y posterior oferta pública a operadores turísticos e inmobiliarios, o convocar Concursos con urbanizadores, todo ello para la recuperación de las plusvalías.

En cualquier caso, el Consorcio podría establecer servicios susceptibles de aprovechamiento individualizado e imponer las contraprestaciones correspondientes (artículo 14.5 del Reglamento de Gestión).

14.- NORMAS DE APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES

14.1.- Alcance de las directrices y del programa de actuación de la Bahía.

1.1.- Las directrices de ordenación de Portmán serán de obligado cumplimiento para la actuación territorial de la Administración Pública en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en los términos que establezca el decreto de aprobación de las mismas. Su contenido servirá de base para la elaboración de los planes y programas económicos de la Región.

Asimismo, las directrices de Portmán servirán de marco de referencia territorial para fijar las previsiones de índole social, económica y política que haya de suministrar la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a la Administración del Estado de acuerdo con lo establecido en el artículo 23.4 del Estatuto de Autonomía.

1.2.- Las actuaciones previstas en el P.A.T. de la

Bahía se tendrán en cuenta para la elaboración de los Programas de Desarrollo Regional, de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma y de cualquier otro instrumento de planificación económica y condicionarán las previsiones que ésta suministrará al Gobierno de la Nación a los efectos de lo establecido en el Art. 131.2 de la Constitución.

14.2.- Carácter vinculante y orientativo de las determinaciones de las directrices.

1.1.- Tienen carácter vinculante aquellas actuaciones y normas de aplicación directa recogidas en los capítulos siguientes:

- Capítulo nº 8: Ordenación del Medio Físico.

- Capítulo nº 9: Ordenación del Sistema Urbano.

- Capítulo nº 10: Ordenación del Sistema Territorial de Equipamientos.

- Capítulo nº 11: Ordenación del Transporte y las Comunicaciones.

- Capítulo nº 12: Ordenación de Infraestructuras Básicas.

Tendrán carácter orientativo y referencial las normas de los citados capítulos donde así se señale expresamente, el Capítulo nº 6 relativo a las cuestiones de enfoque del Marco de Referencia de las Directrices y el Capítulo nº 7 descriptivo del modelo territorial.

La documentación gráfica vinculante de las Directrices será la recogida en los planos siguientes:

- Estructura Territorial.

- Espacio Productivo y de Actividades Económicas.

- Sistema Territorial de Espacios Verdes.

- Restauración Ambiental y Paisajística de la Sierra Minera.

- Sistema de Equipamientos de Ocio y Turismo.

- Sistema de Transporte y Comunicaciones.

- Infraestructuras Básicas del Territorio.

Los planos del Sistema de Transporte y Comunicaciones e Infraestructuras Básicas del Territorio son

vinculantes en cuanto al carácter director de las actuaciones sin perjuicio de los trazados y soluciones resultantes de los estudios a que remiten las Directrices, en su caso, y a los proyectos específicos de ejecución.

1.2.- El Programa de Actuación Territorial de la Bahía, es vinculante en cuanto al ámbito y relación de actuaciones reflejadas en el listado y plano correspondiente. También tiene este carácter en cuanto a plazos, organismos y agentes implicados sin perjuicio de los reajustes que la gestión a realizar por el Consorcio estime convenientes.

1.3.- En cuanto al resto de actuaciones se considera vinculante el listado de las mismas y los organismos y agentes implicados sin perjuicio de los reajustes y plazos que resulten de la gestión de proyectos, planes y programas a desarrollar por el Consorcio.

14.3.- Revisión y modificación de las directrices y del programa de actuación de la bahía.

3.1.- Las Directrices tienen vigencia indefinida.

3.2.- A los ocho años de vigencia de las Directrices, el Gobierno Regional verificará la oportunidad de proceder a su revisión, la cual se producirá en cualquier otro momento, anterior o posterior, si se produjere algunas de las circunstancias siguientes:

a) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis adoptadas en las Directrices en cuanto a las magnitudes básicas de población, dinámica socioeconómica y empleo de forma que obliguen a modificar los criterios generales de ordenación establecidos.

b) Si se han de tramitar modificaciones sustanciales de las determinaciones de las Directrices que den lugar a alteraciones que incidan sobre la estructura territorial.

c) Cuando el desarrollo de las Directrices ponga de manifiesto la necesidad o conveniencia de ampliar sus objetivos mediante ulteriores desarrollos del mismo modelo de ordenación no previsto inicialmente.

d) Cuando otras circunstancias sobrevenidas de análoga naturaleza e importancia lo justifiquen, por afectar a los criterios determinantes del modelo territorial de estas Directrices y así se acuerde motivadamente por el Gobierno Regional.

3.3.- Se entiende por modificación de las Directrices toda alteración o adición de su documentación o de sus determinaciones que no constituye supuesto de revisión conforme a lo previsto en el apartado anterior, y, en general, las que puedan aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad de las Directrices por no

afectar salvo de modo puntual y aislado, al Modelo Territorial.

3.4.- El Programa de Actuación de la Bahía tendrá una vigencia de 8 años. A los cuatro años la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas verificará la oportunidad de proceder a su revisión, la cual se producirá en cualquier momento antes o después, en función del grado de cumplimiento y de la aparición de circunstancias urgentes o excepcionales sobrevenidas que alteren las actuaciones previstas o recomienden la incorporación de otras nuevas.

14.4.- Adaptación del planeamiento municipal a las directrices.

4.1.- La Ley 4/1992 de Ordenación establece que la aprobación de las directrices de ordenación del territorio llevará consigo la necesidad de adaptar a las mismas los planes urbanísticos o sectoriales vigentes en el momento de la promulgación del Decreto de Aprobación de las Directrices, conforme con el establecido en su artículo 19.4.

En este mismo sentido, la Ley del Suelo de 1992 establece, en el artículo 69.2, que las entidades locales cuyo territorio esté afectado, total o parcialmente, por un instrumento de ordenación territorial, sin perjuicio de la inmediata entrada en vigor de éste, deberán adaptar a sus determinaciones el planeamiento general en el plazo de un año.

En consecuencia se establece el plazo de 1 año para la adaptación del planeamiento municipal de Cartagena y La Unión a las determinaciones de las Directrices, en el ámbito y actuaciones previstas en la Cuenca Visual de la Bahía y para el resto del territorio y actuaciones se establece un plazo de adaptación de los planeamientos municipales afectados de 3 años.

4.2.- En cualquier caso, el decreto de aprobación de las Directrices supondrá su inmediata entrada en vigor y por tanto prevalecerán sobre el planeamiento municipal, en todas las determinaciones que incidan en el modelo de distribución de usos del territorio, actuaciones y desarrollos territoriales y urbanísticos previstos, hasta la adaptación del citado planeamiento.

14.5.- Interpretación de las directrices.

La interpretación de las Directrices de Portmán corresponde a la Dirección General de Urbanismo y Planificación Territorial.

Cuando exista contradicción entre una determinación escrita y la recogida en planos, predominará la primera.



Región de Murcia
Consejería de Política Territorial
y Obras Públicas

Dirección General de Urbanismo y
Planificación Territorial

DIRECTRICES DE OI DE PORTMAN



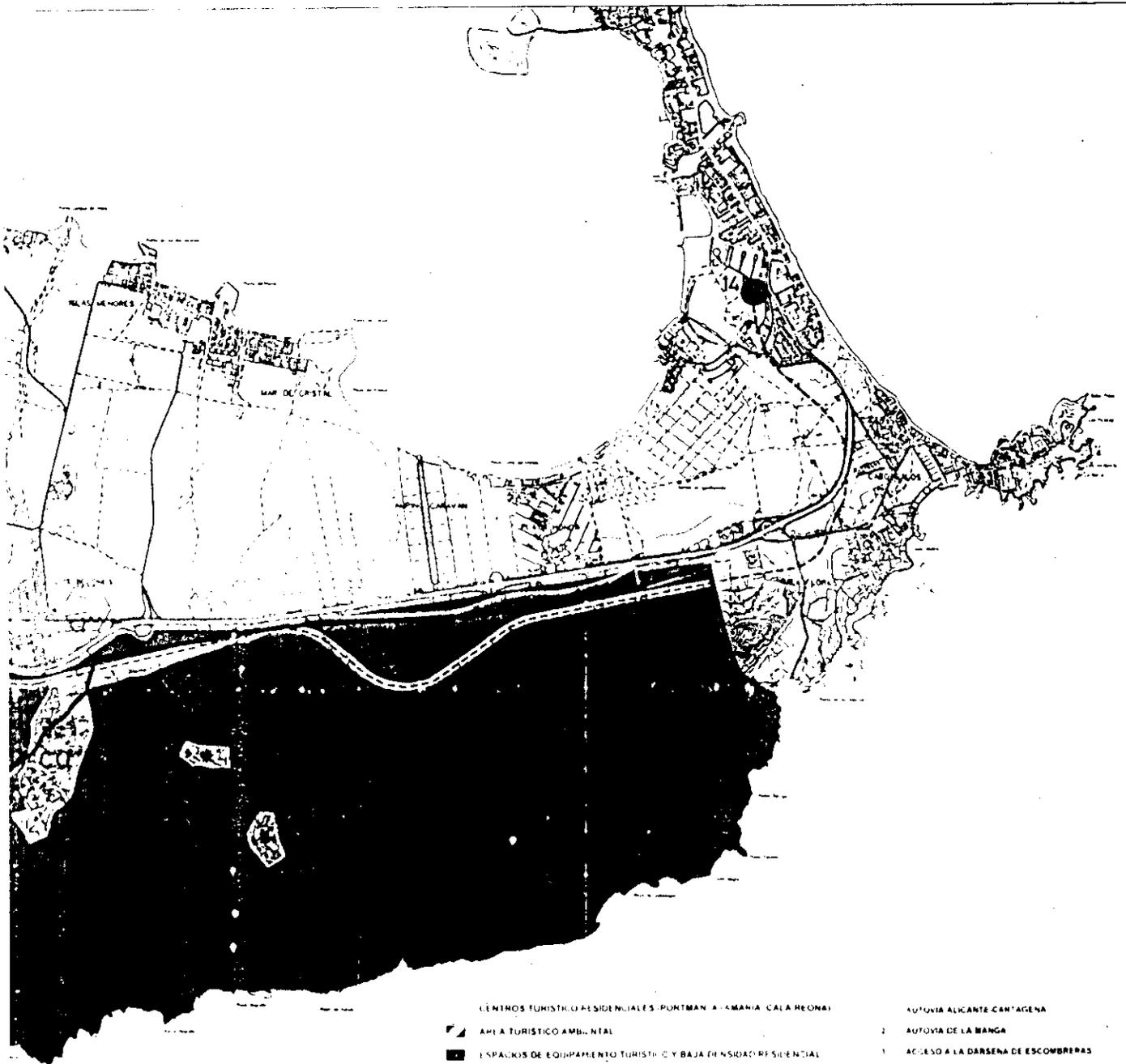
**ORDENACION TERRITORIAL
DE PORTMAN Y SIERRA MINERA**

ESTRUCTURA TERRITORIAL

ESCALA: 1:20.000

LEGENDA

Fecha: Mayo de 1995



Plano que recoge las modificaciones introducidas en el Aprobación Provisional de las Directrices de Ordenación Territorial de Portman y Sierra Minera.

- ▲ CENTROS TURÍSTICO RESIDENCIALES (PORTMAN, ATAMARIA, CALA REDONA)
- ▲ ÁREA TURÍSTICO AMBIENTAL
- ESPACIOS DE EQUIPAMIENTO TURÍSTICO Y BAJA DENSIDAD RESIDENCIAL
- ESPACIOS INDUSTRIALES
- ÁREAS DE TERCIARIO INDUSTRIAL Y DE SERVICIOS
- ESPACIOS DE USO MINERO
- USO MINERO TRANSITORIO
- ZONAS DE PROTECCIÓN MINERA
- CANTERAS EN CONCESIÓN
- ESPACIOS AGRÍCOLAS PRODUCTIVOS
- ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
- ÁREAS DE INTERÉS NATURAL, AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO
- ÁREAS DE RESTAURACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA
- PARQUES Y EQUIPAMIENTOS URBANOS Y DE OCIO TURÍSTICO
- ÁREAS TEMÁTICAS (GLUMINERA Y ANTROPOLOGÍA)
- ★ NÚCLEOS CENTRALES DE POBLACIÓN (LA UNIÓN, PORTMAN Y ALUMBRES)
- ★ NÚCLEOS DE SERVICIOS (ÁREAS DE INTEGRACIÓN) (LOS BELLOS, EL ALGAR, EL LLANO, EL BIAL, EL ESTRECHO, LAS BARRACAS, LOS CURNALONES)
- ★ NÚCLEOS RURALES
- CENTRO DE ABASTECIMIENTO Y SERVICIO DE LOS BELLOS
- LÍMITE ÁMBITO POR N. CALBLANQUE, LENZAS Y PINA DEL AGUILA
- LÍMITE PARQUE REGIONAL SIERRA MINERA
- AUTOVÍA ALICANTE-CANTAGENA
- AUTOVÍA DE LA BANGA
- ACCESO A LA DARSENA DE ESCOMBREBAS
- VARIANTE GESTE DE LA UNIÓN
- NUEVO ACCESO A PORTMAN
- VIA PARQUE SOBRE LA N.332
- BULEVAR DE LA BAHIA
- ACCESO A LA PLAYA DEL GORGUEL
- FONDAS URBANAS
- MEJORAS DE TRAZADO
- ACONDICIONAMIENTO DE VÍAS
- LINEAS DE FERROCARRIL
- RESERVA F.E.V.E. A CABO DE PALOS LA MANA
- INTERCAMBIADOR MODAL
- PASILLO VERDE
- GOLP ATAMARIA
- PUERTO DEPORTIVO DE PORTMAN
- PLAYA Y PASEO MARITIMO
- CRECIMIENTO ORIENTADO
- CENTRALIDAD RURAL
- RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA DE BORDE
- BIC. DE SAN GINES DE LA JARA