



Escuela Técnica Superior
de Ingeniería
Caminos, Canales
y Puertos



La Actuación de Interés Regional (AIR): la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

Salvador García-Ayllón Veintimilla



Universidad
Politécnica
de Cartagena



Cuadernos de Urbanismo y Ordenación del Territorio vol. 1

**La Actuación de Interés Regional (AIR): la
política urbanística en el contexto de las
inversiones estratégicas**

Salvador García-Ayllón Veintimilla

**Universidad Politécnica de Cartagena
Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Caminos,
Canales y Puertos**

© 2015, Salvador García-Ayllón Veintimilla
© 2015, Universidad Politécnica de Cartagena

CRAI Biblioteca
Plaza del Hospital, 1
30202 Cartagena
968325908
ediciones@upct.es

1ª Edición, 2015

ISBN: 978-84-16325-07-8
Depósito legal: MU 1068-2015



Esta obra está bajo una licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada (by-nc-nd): no se permite el uso comercial de la obra original ni la generación de obras derivadas.
http://es.creativecommons.org/blog/wp-content/uploads/2013/04/by-nc-nd.eu_petit.png



Prólogo

La política territorial es posiblemente la herramienta más estratégica desde el punto de vista de la gestión y gobernanza de una Región. Este poderoso instrumento ha de canalizar la tramitación administrativa en el campo urbanístico, medio ambiental y de la viabilidad económica de cualquier proyecto en un territorio. En el caso de grandes proyectos de infraestructuras públicas o importantes inversiones empresariales privadas las legislaciones habilitan habitualmente mecanismos de flexibilización administrativa en el ámbito fundamentalmente de la tramitación urbanística. Este tipo de grandes proyectos estratégicos en los que habitualmente participan los ingenieros de caminos, canales y puertos son el objetivo de este documento. El manual sirve de base y enunciado para el trabajo del curso 2014-2015 de la asignatura “Urbanismo y Ordenación del Territorio” de 1^{er} curso del Master de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT).

ÍNDICE

1 EL CONCEPTO DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA EN LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

1.1 *Introducción al concepto de actuación estratégica*

1.2 *La Actuación Estratégica en la Legislación Autonómica*

2 LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL EN LA LEY DEL SUELO DE LA REGIÓN DE MURCIA

2.1 *La AIR en la Ley de Ordenación y Protección del Territorio 4/1992*

2.2 *La AIR en la ley del Suelo 1/2005*

2.3 *La AIR en la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia 13/2015*

2.4 *Perspectivas y tendencias*

3 CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE UNA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL: EJEMPLOS EN LA REGIÓN DE MURCIA.

3.1 *Aeropuerto internacional de la Región de Murcia*

3.2 *Soterramiento de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Murcia*

3.3 *Parque Paramount en Alhama*

3.4 *La terminal portuaria de contenedores en el Gorguel*

4 LA AIR MARINA DE COPE

4.1 Justificación y marco legal de la AIR

4.2 Naturaleza del proyecto

4.3 Criterios de actuación

4.4 La viabilidad económica del proyecto

5 ENUNCIADO Y APARTADOS DEL TRABAJO

6 BIBLIOGRAFÍA

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

1. EL CONCEPTO DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICA EN LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

1.1 Introducción al concepto de actuación estratégica

Se suele entender por actuación estratégica en una Región todo aquel que proyecto que por su naturaleza o bien por su naturaleza genera unas expectativas de mejora y progreso que lo dotan de un especial interés social. Este tipo de adjetivos se suelen circunscribir habitualmente al ámbito económico, caracterizando inversiones cuyo valor reside es su importancia presupuestaria, su capacidad de generación de puestos de trabajo, su efecto multiplicador o sencillamente cualquier mejora representativa en la economía a gran escala. Sin embargo, una actuación realmente estratégica trasciende habitualmente el contexto económico, abordando otros campos como el social, ambiental o político entre otros.

Podemos considerar proyecto estratégico para una Región cualquier gran inversión pública o privada que por su rentabilidad sea capaz de generar gran número de puestos de trabajo directos o indirectos tanto durante su construcción como durante su explotación (póngase en ese campo la implantación de la empresa General Electric en la Región de Murcia o la hipotética implantación de un Parque Paramount). Otra posibilidad son aquellos proyectos que son capaces de introducir o potenciar fuertemente un territorio en nuevos mercados (como por ejemplo la implantación de un aeropuerto internacional que atraiga al turismo extranjero en un entorno de gran potencialidad turística). También en este ámbito, se pueden incluir la construcción de grandes infraestructuras que, al margen de la mejora temporal en la economía que implica su ejecución, pueden suponer una mejora ilimitada a largo plazo por el efecto multiplicador que implican en otros sectores empresariales como la agricultura, la industria o los servicios.

Este es el caso de las grandes infraestructuras de transporte y logística como los grandes corredores ferroviarios de mercancías, las zonas de actividad logística (Z.A.L.) o las grandes terminales portuarias de contenedores que introducen grandes ahorros en coste a los productos y

abren nuevos mercados al situar un territorio en las grandes redes de transporte de mercancías.

En el marco de la ingeniería civil, estos proyectos son bastante habituales ya sea por el hecho de estar incluidos en la propia naturaleza de las grandes infraestructuras (aeropuertos, puertos de mercancías o grandes zonas logísticas por ejemplo) o por llevar asociado de la necesidad de infraestructuras como elementos complementarios (redes de comunicación o acceso a grandes proyectos turísticos, sistemas de abastecimiento o depuración de aguas para grandes centros comerciales, etc.).

Otro importante enfoque de la Actuación de Interés Regional es el medioambiental. Es importante recordar que en esta figura una de sus principales aplicaciones es la destinada a la mejora y conservación del medio ambiente, por lo que proyectos como la Regeneración de la Bahía de Portmán encajan perfectamente en el marco de esta filosofía de grandes actuaciones reparadoras que implican la resolución de problemas históricos o conflictos de amplio calado social (está actuación está prevista ser tramitada así en el artículo 37 de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia).

Este tipo de actuaciones y grandes proyectos capaces de constituirse en palanca de crecimiento de la economía de una Región, poseen habitualmente una elevada complejidad tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista de su viabilidad económica. El factor de la viabilidad económica, pese a su creciente importancia, queda fuera de este análisis ya que está muy condicionado por la naturaleza específica de cada proyecto y por la coyuntura macroeconómica que atraviese el sector o el ámbito geográfico de aplicación (un dicho muy extendido actualmente en el marco de la ingeniería civil dice que la gran dificultad de cara a ejecutar un gran puente no es el poder resolver las complejas ecuaciones físico-matemáticas que permiten saber que configuración de vigas es necesaria para poder aguantar las cargas previstas, ya que en ese campo los ordenadores nos han permitido simplificar mucho los procesos, sino como obtener y resolver las complejas fórmulas financieras que nos van permitir financiar su construcción).

El apartado técnico por su parte resulta también vital, pero seguramente no el sentido que podíamos tener hace apenas 10 o 15 años. En la actualidad, en el plano técnico se asume la sobrada capacidad de los proyectistas en resolver técnicamente las vigas de gran canto que salven las luces del edificio de un aeropuerto o en calcular el manto de escollera de una importante terminal portuaria de contenedores. La gran dificultad reside fundamentalmente en estas grandes actuaciones en conseguir gestionar la necesaria tramitación administrativa que de viabilidad técnica desde un punto de vista urbanístico y medioambiental al proyecto.



Figura 1. Implantación del complejo industrial de General Electric en el municipio de Cartagena. Fuente: Sabc S.A. (www.sabc.com)

1.2 La Actuación Estratégica en la Legislación Urbanística

Este tipo de actuaciones, por su gran envergadura suelen poseer habitualmente una compleja tramitación urbanística con numerosos pequeños obstáculos a salvar, al igual que importante impacto en el entorno, que dependiendo del lugar de implantación puede obligar a implementar importantes medidas compensatorias tras una cuidadosa evaluación del mismo. Todo esto sin perjuicio de la obligada observancia de las legislaciones vigentes en ambas materias, legislaciones cada vez más amplias y complejas con motivo de las diversas transposiciones de directivas europeas. Esta situación deriva en ocasiones en una tortuosa tramitación que se prolonga excesivamente en el tiempo haciendo que los inversores o promotores de la operación busquen regiones alternativas, o incluso haciendo inviable la propia operación. Dicha coyuntura ha supuesto que distintas administraciones con competencia en materia urbanística y medioambiental (en el caso de España las Comunidades Autónomas) introduzcan en sus regulaciones últimamente mecanismos de flexibilización en los procesos de implantación de actuaciones cuyo carácter estratégico o importancia esté debidamente justificado.

La razonable flexibilización en el proceso ha de conjugarse con el mantenimiento del espíritu de la norma (no es posible crear una “legislación paralela” para una serie de proyectos específicos, por muy importantes que estos sean). De igual manera, ha de evitarse la posible asimetría regulatoria entre regulaciones entre distintas administraciones autonómicas, para que estas no “compitan” entre sí por atraer inversiones sólo por la flexibilidad de su tramitación administrativa. Sin embargo, sí que resulta positivo incentivar el desarrollo de mecanismo de implantación de proyectos de inversión, tal y como sucede en la “sana” competencia que la ley de suelo establece entre los distintos municipios obligando a actualizar sus planes generales (por ejemplo, una industria que desee implantarse en un municipio decidirá su ubicación fundamentalmente en función de la disponibilidad de suelo industrial e infraestructuras del mismo, lo que puede decantar la balanza entre dos municipios limítrofes a favor de aquel que tenga el plan general aprobado incluyendo las previsiones de suelo urbanizable en ese sentido).

En este sentido, en la última década hemos asistido a una renovación en materia regulatoria en las Comunidades Autónomas que ha

permitido introducir originales y novedosos mecanismos de flexibilización y agilización de proyectos en la legislación urbanística. Estos instrumentos, pese a ser recientes no es la primera vez que se usan. El primer precedente nos conduce sin duda al desarrollismo franquista de los años 60. Una de las piedras angulares que consiguieron sacar a España de la podredumbre económica en la que la sumió las décadas de autarquía en los años 40 y 50 fue la llamada Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (BOE 31/12/1963), que transformó un país agrícola e industrialmente obsoleto en una sociedad de servicios fuertemente orientada al turismo (situación que permanece hasta nuestros días). Esta ley no era sin embargo una ley turística.

Se trataba en realidad de un simple, pero completo, instrumento integral de planificación urbanística y territorial orientado a crear de la nada nuevas ciudades turísticas aprovechando el enorme potencial de sol y playa de las costas españolas. El nuevo marco regulatorio permitía establecer un proceso de planificación urbana al margen de la ya existente ley de 1956. La Ley del Suelo de 1956 (BOE 14/05/1956), establecía un proceso jerarquizado de tramitación urbanística (aprobación de un Plan General que ordenase todo el término municipal previa a la ordenación localizada de proyectos concretos a través de Planes Parciales), demasiado largo y novedoso para las mentalidades políticas y administrativas de los ayuntamientos y empresarios de la época, que se encontraban en plena ebullición ante el inminente periodo de crecimiento que acompañaría el aperturismo económico de los años 60.

La “legislación paralela” de la ley de centros vino a canalizar el enorme flujo inversor que por aquel entonces requería un país muy necesitado de las divisas extranjeras, creando nuevas urbes costeras como Sotogrande en Cádiz, La Manga en Murcia o Campoamor en Alicante y dio una orientación radicalmente distinta a ciudades ya existentes como Marbella en Málaga y Artá en Baleares. Esta orientación metodológica se recoge en gran medida en las leyes urbanísticas y territoriales de la Región de Murcia desde principios de los años 90.



Figura 2. El proyecto urbanístico de La Manga fue iniciado en los años 60 al amparo de la ley de centros de 1963, al margen de la ley del suelo de 1956. Fuente: Archivo fotográfico Ayuntamiento de San Javier, 2011.

Sin embargo, esta política de excepcionalidad urbanística en grandes proyectos y actuaciones estratégicas (retomando en cierta medida la filosofía que emanaba de la ley de centros de 1963), no es exclusiva de la Región de Murcia en los desarrollos legislativos autonómicos emanados de la sentencia del Tribunal Constitucional 61/97 que definió claramente las competencias en materia urbanística de las Comunidades Autónomas. Pese a ser pionera en cierta medida con su desarrollo en la Ley de Suelo Regional de 2001, esta estrategia de gestión diferenciada para proyectos de gran envergadura o interés político ha sido copiada por todas las comunidades autónomas, independientemente de su color ideológico.

De esta manera, se han ido incorporando al articulado de las legislaciones urbanísticas autonómicas de segunda generación (surgidas con el mandato de la Ley del Suelo de 1998), figuras que de un modo u otro permiten atajar el procedimiento urbanístico en el caso de proyectos

que son ungidos por la administración autonómica de poseer un valor estratégico.

En el caso de la Comunidad Valenciana, encontramos recientemente la ley de medidas urgentes de impulso a la implantación de medidas territoriales estratégicas (DOCV, 14/05/2012), que exige de aplicar la Ley Urbanística Valenciana a las actuaciones declaradas territorialmente estratégicas. Un caso parecido encontramos en Andalucía, donde sin recurrir a modificar la Ley Autonómica de Ordenación Urbanística de 2002, se ha utilizado una actualización de la obsoleta ley de Ordenación del Territorio de Andalucía de 1994. La llamada “Ley de medidas para potenciar inversiones empresariales de interés estratégico para Andalucía y de simplificación, agilización administrativa y mejora de la regulación de actividades económicas en la Comunidad Autónoma de Andalucía” (BOJA, 28/12/2010) introduce un nuevo articulado diferenciado para la gestión territorial de actuaciones de interés autonómico, campos de golf e inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía. Similares referencias podemos hallar en Cataluña y Baleares por ejemplo.

2. LA AIR EN LA LEY DEL SUELO DE LA REGIÓN DE MURCIA

2.1 La AIR en la Ley de Ordenación y Protección del Territorio 4/1992

La primera introducción de la figura de la Actuación de Interés Regional corresponde a la Ley de Ordenación y Protección del Territorio 4/1992 (en adelante LOPT). La LOPT fue el primer intento regulador autonómico en materia de ordenación territorial. La ley surgió a raíz de los importantes conflictos y controversias urbanísticas surgidas a finales de los años 80 en los municipios ribereños del Mar Menor por la presión del turismo, en concreto fueron especialmente notables las polémicas relacionadas por la suspensión de la Normas Subsidiarias (antigua denominación de los Planes Generales) del municipio de San Javier a causa de la aplicación de la ley de Costas de 1988 en La Manga (ver García-Ayllón, 2013)

Al mismo tiempo se detectó una gran problemática derivada de la rigidez jurídica emanada de la legislación en materia urbanística, sobre todo en los suelos rústicos o urbanizables no programados, en los que las anticuadas Normas Subsidiarias apenas poseían mecanismos para canalizar el desarrollo de actuaciones consideradas estratégicas y evitar la así la especulación de suelo ante estos proyectos de interés público. El más claro exponente fue el desarrollo del complejo industrial de General Electric en Cartagena, cuyo tortuoso expediente de aprobación tras agrias y controvertidas polémicas, acabó costándole el puesto al mismísimo presidente de la Región de Murcia.

La LOPT introdujo entonces la figura de la AIR, tanto como herramienta de protección específica del territorio como mecanismo de canalización de proyectos. La figura estaba poco desarrollada legislativamente, pero tuvo cierto grado de aplicación. De hecho, fue utilizada de cara a la implantación de la empresa Hermandad Farmacéutica del Mediterráneo (conocida como HEFAME, la empresa de mayor facturación de la Región de Murcia), y hubo algún intento a posteriori de introducirla como mecanismo de agilización del desarrollo de General Electric en Cartagena.



Figura 3. Implantación del grupo empresarial HEFAME en suelo no urbanizable en el municipio de Santomera durante los años 90 (ortofoto durante la construcción). Fuente: Elaboración propia.

2.2 La AIR en la Ley del Suelo de la Región de Murcia 1/2005

La versión original del año 2001 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia (en adelante LSRM) amplió y desarrolló la figura de la AIR. Dicha versión, la primera regulación autonómica en materia de urbanismo y ordenación del territorio en la historia de la Región de Murcia, tan sólo mantenía la posibilidad de solicitar el interés público, habitual en las obras de infraestructuras. No es hasta 2005, en una coyuntura de gran crecimiento económico en el que aparecen numerosos grandes proyectos públicos y privados asociados a importantes inversiones, que se desarrolla plenamente la figura con la que la actividad territorial y urbanística directa y propia de la Comunidad Autónoma de Murcia se podría realizar de forma excepcional mediante las Actuaciones de Interés Regional, aunque la forma ordinaria fuese el desarrollo de planes y programas o el planeamiento urbanístico.

En esta nueva versión se considerarán Actuaciones de Interés Regional aquellas que pudiesen beneficiar a la Región en un variado y difuso catálogo de posibilidades. Se citaban expresamente: el ámbito de los servicios públicos, la economía, la conservación del medio ambiente y del patrimonio histórico y la mejora de la calidad de vida, para rematar finalmente con un genérico “en general las encaminadas al logro de los objetivos generales de la ordenación del territorio, y que por su magnitud, importancia o especiales características trascienda el ámbito municipal”. También se indicaba que el interés regional se declararía por el Consejo de Gobierno y que podrían promoverse y desarrollarse tanto por iniciativa pública como privada.

Las AIR se circunscribían a una extensión de las diversas figuras de ordenación territorial a gran escala, de las cuales tan sólo las directrices han tenido cierto desarrollo (más bien escaso, y bastante tortuoso en su tramitación por la oposición frontal de los ayuntamientos a ceder de manera implícita sus competencias en materia de planificación urbanística), siendo el resto de figuras programadas en la ley englobadas finalmente dentro de las directrices territoriales simplemente por una cuestión de viabilidad administrativa.

La naturaleza de las AIR se circunscribía a dos casos en su objeto:

- a) La ordenación y gestión de zonas del territorio para facilitar el desarrollo económico y social de la Región, mediante actuaciones en materia de vivienda, actividades económicas, infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios.
- b) La implantación territorial de proyectos de infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés comunitario y alcance supramunicipal.

La descripción de su desarrollo se limitaba sin embargo a un lacónico *“Las Actuaciones de Interés Regional promovidas por las administraciones públicas podrán desarrollarse directamente o a través de concursos públicos que al efecto se convoquen”* y *“Mediante convenios de colaboración y, en su caso, constitución de consorcios, podrán asociarse para la gestión de una Actuación de Interés Regional las distintas Administraciones públicas y particulares interesados”* (TRLSRM, 2005).

De cara a asegurar su viabilidad la LSRM de 2005 señalaba que las propuestas de Actuaciones de Interés Regional deberían contener las

determinaciones y documentación necesarias para acreditar su justificación, ámbito territorial, alcance y contenido, afección de terrenos exteriores, plazos, inversiones comprometidas y su acreditación, obligaciones que asumiera el promotor y, en su caso, garantías que se le exigiese del cumplimiento de obligaciones y plazos. De igual manera, introducía la necesidad de incorporar el Estudio de Impacto Territorial, una nueva figura también creada por la nueva versión de la LSRM, para implementar un estudio de su impacto desde una perspectiva de gran escala.

Esta viabilidad previa también se explicitaba en la propia ley, ya que los promotores o entidades que pretendiesen llevar a cabo Actuaciones de Interés Regional podrán solicitar, con carácter previo a su tramitación, un informe de viabilidad, que no condicionaría las facultades de declaración del órgano competente. Tan sólo debían aportarse con carácter previo a la Consejería competente en materia de ordenación del territorio la documentación necesaria para el conocimiento de la actuación a desarrollar, comprensiva de las principales características de la misma, incidencia territorial y ambiental y plazos y compromisos generales.

Este procedimiento previo se realizaba desde una perspectiva proactiva, ya que se planteaba en su tramitación desde el silencio administrativo positivo. El Consejero competente en la materia debía tan sólo resolver, previa audiencia de los Ayuntamientos y otras consejerías afectadas. En caso de no recaer resolución expresa en un plazo de cuatro meses, se entenderá que la actuación es viable, y facultará al promotor a formular formalmente la propuesta. Bajo esta herramienta se han tramitado durante este periodo actuaciones como el Aeropuerto Internacional de Corvera o el complejo turístico Marina de Cope.



Figura 4. Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia situado en Corvera, tramitado como AIR a través de la LSRM. Fuente: Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio CARM [6].

2.3 La AIR en la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia 13/2015

Diez años después de la última versión, la nueva revisión de la ley del suelo del año 2015, llamada Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia (en adelante LOTURM) ponía a nivel de objetivos especialmente el foco en la simplificación y agilización de la tramitación urbanística ordinaria. Esta filosofía (des)regulatoria (basada en mecanismos como potenciar la declaración responsable como instrumento de autorización simple, solapar la tramitación urbanística y ambiental o restringir al máximo la necesidad de licencia municipal), lejos de debilitar la figura de la Actuación de Interés Regional por pérdida de importancia la potencia tanto directa como indirectamente.

De un lado, la potencia directamente al ampliar sus posibilidades de actuación y reducir sus trámites. Se recoge su capacidad expropiatoria, de manera que si la AIR se ejecuta mediante expropiación forzosa se al promotor (ya sea público o privado) la condición de beneficiario (las transmisiones de terrenos en el ámbito de una AIR quedarán sujetas a los derechos de tanteo y retracto durante 8 años desde su aprobación). De igual manera le faculta a desarrollarse en suelo no urbanizable protegido

(en la versión de 2001 tan sólo se otorgaba esta facultad en el contexto de una AIR destinada la propia protección del espacio del espacio sujeto al proceso de de declaración de interés regional).

A este respecto hay que destacar sin embargo que las AIR se someten ahora al trámite de evaluación ambiental estratégica, y en su caso a evaluación de impacto ambiental de proyectos conforme a la legislación ambiental, frente a la situación anterior en que sólo era preceptivo un informe del órgano ambiental. Además la ley contempla la posibilidad de ejecutar la propia AIR como instrumento de planeamiento capaz de modificar el planeamiento general alcanzando el nivel de planeamiento de desarrollo, independientemente de que pueda estar sujeta a declaración de interés público o a evaluación de repercusiones ambientales, como cualquier otro instrumento de planeamiento ordinario). Si la AIR no es compatible con la ordenación territorial o urbanística en vigor deberá contener las determinaciones necesarias para su desarrollo, que prevalecen sobre los instrumentos vigentes. El acuerdo de aprobación definitiva de la AIR puede otorgar sin embargo a la consejería competente la en materia de urbanismo la facultad de elaborar y tramitar los instrumentos de planeamiento, gestión y ejecución urbanística necesarios para desarrollarla.

Por otro lado, la LOTURM le da mayor envergadura al concretar el cuerpo jurídico y técnico del que han de estar compuestas actividades y elementos complementarios a la AIR. Por ejemplo se regulan con mayor claridad los convenios urbanísticos, que suelen ser figuras de necesaria aplicación durante el desarrollo de un proyecto tramitado como AIR de gran envergadura por estar afectados distintos municipios o tratarse de se establece un criterio más claro de diferenciación de modificaciones estructurantes y no estructurantes de los Planes Generales, se detalla de manera más concisa en que consisten los estudios de impacto territorial que deben llevar asociados, etc.).

En este sentido, un avance especialmente significativo se produce en el capítulo de planeamiento, en el que dentro los instrumentos de desarrollo se introduce la nueva figura de Planes Especiales de ordenación de áreas singulares en el artículo 135. Estos Planes Especiales de ordenación pormenorizada tienen por objeto establecer un tratamiento específico diferenciado para el desarrollo, aplicando los criterios fijados por el Plan General, de áreas singulares de suelo urbanizable que estén

previamente definidas en el Plan General. Dentro de las determinaciones de estos planes destaca su previsión de equipamientos y espacios libres públicos, cuya nueva configuración a todos los niveles es una de las grandes novedades de la ley. Estos se establecerán en estos planes en proporción adecuada a las características específicas del área y al aprovechamiento establecido en el propio Plan Especial. La superficie mínima destinada para estas reservas será de 30 m² de suelo por cada 100 m² de aprovechamiento, determinando el Plan la distribución y uso específico entre equipamientos y espacios libres en función de las necesidades específicas. Esta reserva será independiente de la que le corresponda como sistemas generales si el Plan General no la hubiera determinado y se reducirá a la mitad en el caso de uso de actividad económica y en caso de uso mixto se establecerá de forma proporcional.

También resultan destacables la regulación del régimen de parcelación, usos del suelo y de la edificación, tipologías y aprovechamientos edificatorios, adecuados al objeto y finalidad del plan especial de ordenación singular, sin que pueda sobrepasarse el aprovechamiento de referencia señalado en la ley para la categoría residencial de alta densidad.

2.4 Perspectivas y tendencias

Como se ha podido ver la Actuación de Interés Regional no es una técnica legislativa nueva en el contexto del urbanismo y la ordenación territorial. Tras sus más de 23 años de vigencia en el ordenamiento jurídico regional ha ido madurando su naturaleza y desarrollando sus capacidades normativas. En este sentido, se trata de un mecanismo que ha ido ganando peso tanto en el ámbito territorial de la Región de Murcia como en el de otras Comunidades Autónomas de España.

En el momento actual de inicio post-crisis económica nos encontramos ante un panorama dual. De un lado, asistimos a una necesidad urgente de las regiones y las ciudades; tanto de aprovechar todas las oportunidades de negocio o inversión privada que se planteen en su territorio, como de acometer proyectos innovadores, diversificadores o generadores de sinergias que supongan una palanca de crecimiento para el conjunto de la actividad económica. Muchos de estos proyectos capaces de generar efectos multiplicadores y beneficios directos e indirectos en la economía son habitualmente grandes proyectos

de infraestructuras como terminales portuarias de mercancías, corredores ferroviarios de mercancías o grandes obras de ingeniería civil como Zonas de Actividad Logística (Z.A.L.) o soterramientos de la red de Alta Velocidad (AVE).



Figura 5. Importantes infraestructuras proyectadas en la Región de Murcia que están sufriendo diversas dificultades en su tramitación como la terminal de contenedores del Gorguel (izquierda) o la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia (derecha). Fuentes: Autoridad Portuaria de Cartagena y Murcia Alta Velocidad S.A. [7]

Frente a esto, nos encontramos ante una legislación cada vez más compleja, derivada de una inercia sobrerreguladora de los últimos años en los que la actividad política en época de escasez presupuestaria se ha centrado fundamentalmente en legislar. Esta inercia está fundamentada en múltiples hechos. Desde el lógico desarrollo normativo de muchas legislaciones sectoriales, derivado del estado de bienestar al que debe aspirar una sociedad avanzada (que requiere por tanto una cotas más exigentes y garantistas de regulación en múltiples campos como el medio ambiente o la ordenación territorial), hasta la obligada transposición de directivas europeas emanadas de la pertenencia de España a la UE.

Este panorama dual se ha traducido en muchas ocasiones en que la tramitación administrativa de estos grandes o singulares proyectos encuentren un complejo entramado burocrático a nivel urbanístico o ambiental, que compromete generalmente su viabilidad. En este contexto, instrumentos como la Actuación de Interés Regional, si están bien diseñados y correctamente ejecutados pueden resultar de gran valor para actuaciones de gran envergadura o singularidad que resulten de carácter estratégico para un territorio.

3. CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE UNA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL: EJEMPLOS EN LA REGIÓN DE MURCIA.

No resulta fácil determinar a priori porque una actuación pública o privada ha de ser declarada de interés regional. Hay que tener en cuenta que su declaración supone sin lugar a dudas el establecimiento de unas ciertas ventajas respecto al procedimiento ordinario de tramitación. Por tanto el llamado “carácter estratégico” de la actuación ha de estar claramente justificado sino se quiere caer en una cierta discrecionalidad que pueda generar agravios comparativos.

Estamos ante una herramienta muy poderosa que ha de ser usada teniendo en cuenta que el beneficio de la actuación ha de poder ser extensible al conjunto de la Región, y que la tramitación bajo esta fórmula representa un verdadero beneficio para su consecución sin que se estén menoscabando las garantías jurídicas y procesales del procedimiento de tramitación. Sin embargo, no es fácil establecer que criterios son los que hacen que una actuación pueda catalogarse como estratégica a nivel regional para que sea merecedora de tan singular administrativa.

En este sentido, se exponen a continuación algunos parámetros que pueden servir de indicadores orientadores de cara a configurar una actuación territorial como estratégica a nivel regional:

- La actuación o proyecto crea un valor añadido a nivel de Región generando efectos multiplicadores en múltiples sectores de la economía (el aeropuerto internacional por ejemplo)
- La actuación o proyecto permite a la Región introducirse en un sector débil en la actualidad o en un mercado con fuertes potencialidades en nuestro territorio no desarrolladas todavía (creación de una terminal de contenedores en el Gorguel por ejemplo)
- La actuación o proyecto genera importantes ahorros de costes transversales a diversos sectores de la economía (grandes infraestructuras del transporte como el corredor mediterráneo por ejemplo)

- La actuación o proyecto viene a solucionar un importante conflicto social o territorial que afecta un porcentaje significativo de la población regional (soterramiento de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia por ejemplo).

De igual manera hay que tener en cuenta los parámetros o características habituales de un proyecto o actuación que puede indicar que su tramitación como AIR sea muy beneficiosa para el mismo. Estos pueden ser por ejemplo:

- Que el plazo de desarrollo y tramitación del proyecto sea un factor intrínseco para la viabilidad del mismo (por ejemplo un proyecto concesional de colaboración público-privada en el que el plazo de desarrollo del proyecto computa por ley en el plazo de concesión en el cual ha de retornarse la inversión, como por ejemplo el aeropuerto Internacional de Murcia).
- Que la enorme singularidad o complejidad del proyecto conlleven una importante tramitación que afecte a numerosas normativas sectoriales distintas
- Que el emplazamiento obligado del proyecto este situado en un lugar con distintos handicaps urbanísticos o medioambientales
- Que el periodo hábil de financiación o subvención parcial del mismo por organismos multilaterales sea limitado o tenga fecha de caducidad.

En base a estas premisas se procede a analizar a continuación algunas actuaciones que en el territorio de la Región de Murcia han sido, no han sido o son susceptibles de ser, tramitadas como AIR, explicando la fundamentación de la elección desarrollada para el diseño de su proyecto y tramitación.

3.1 Aeropuerto internacional de la Región de Murcia

El Aeropuerto internacional de la Región de Murcia constituye un claro ejemplo de inversión estratégica cuya complejidad y envergadura justifica la necesidad de implementar el mecanismo de la Actuación de Interés Regional para su puesta en marcha. Se trata de un proyecto valorado en más de 200 millones de euros de inversión cuyos beneficios directos y posibles efectos multiplicadores en la economía lo hacen estratégico para la Región de Murcia. El aeropuerto responde a la necesidad de explotar el potencial turístico existente en la Región de Murcia, que en la actualidad no es capaz de desarrollarse por las

limitaciones del actual aeropuerto de San Javier, cuya naturaleza militar le impide competir en igualdad de condiciones con el resto de aeropuertos de España (los aeropuertos militares tienen un régimen de operación y explotación mucho más restrictivo que los comerciales).

Esta situación genera que el turista internacional o de mayor valor añadido acabe finalmente en el aeropuerto internacional de Alicante. Este aeropuerto se convierte así en uno de los rentables por ingresos y beneficios de España, pero a costa de potenciar únicamente el turismo en la costa alicantina (Torrevieja, Benidorm, Campoamor, Santa Pola, etc.) impidiendo poner en valor la infraestructura turística existente en el Mar Menor en Murcia, o imposibilitando el desarrollo turístico en la costa más meridional de la Región. Este handicap estructural del territorio a nivel de infraestructuras hace que una Región al que se le presupone un enorme potencial turístico (clima, costas y 300 días de sol al año) esté tradicionalmente muy por debajo de la media española (de los 60 millones de turistas extranjeros que visitan España cada año tan sólo 600.000 visitan la Región de Murcia, lo que supone apenas un 1% del total nacional, cuando la Región representa en los criterios habituales un 3 o 3,5% del país).

El aeropuerto supone por tanto el mecanismo de cambio que permita a la Región introducirse en los circuitos internacionales a los que actualmente no puede acceder el aeropuerto de San Javier, de cara poner en valor el turismo introduciendo al turista extranjero o de mayor poder adquisitivo en sus playas y hoteles. Sin embargo se trataba de una infraestructura cara y compleja tanto a nivel técnico como administrativo. La Actuación fue desarrollada mediante un sistema de colaboración público-privada denominado DBOT (Design, Build, Operate and Transfer) en el que el concesionario privado diseña y construye el aeropuerto recuperando la inversión mediante los beneficios de la explotación del mismo durante un periodo de concesión establecido en 40 años.

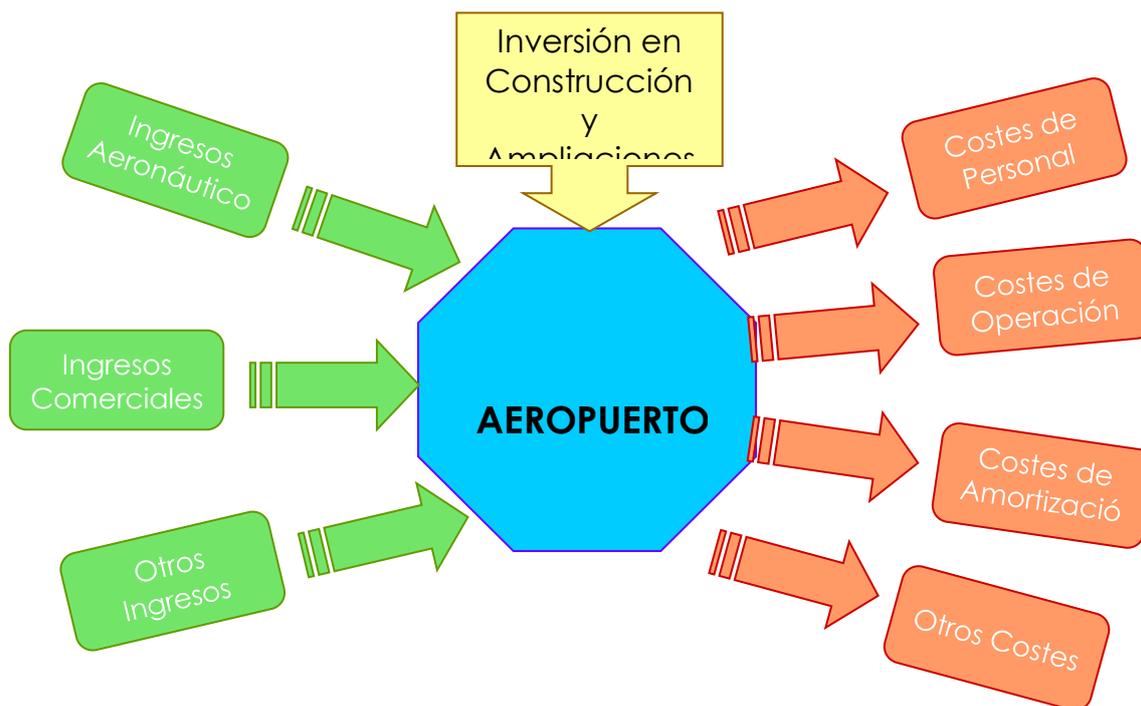


Figura 6. Estructura de costes e ingresos del Aeropuerto internacional de Murcia.

Estos proyectos público-privados de financiación extrapresupuestaria, cuya viabilidad económica ha de ser muy bien diseñada, poseen un complejo proceso de tramitación y maduración para su puesta en marcha que aconseja la implementación de mecanismos de agilización administrativa de cara a que su viabilidad no pueda verse comprometida. Hay que tener en cuenta que en este proyecto, al haberse ya diseñado con el máximo legal de plazo de concesión (40 años) para retornar la inversión mediante los beneficios de explotación, no existía más margen financiero para poder viabilizar la actuación en caso de una demora en la tramitación del proyecto constructivo, lo que requería poder limitar previamente el periodo de desarrollo urbanístico y técnico de toda la fase de proyecto y construcción.

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

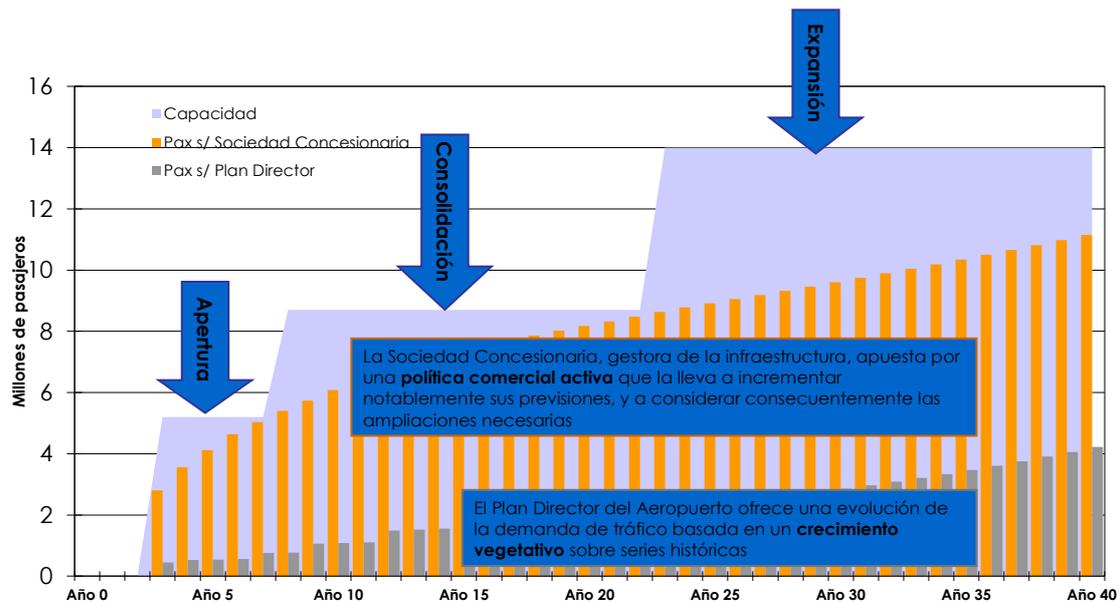


Figura 7. Composición de las distintas zonas del aeropuerto.

A nivel constructivo el aeropuerto se compone de una terminal de carga de 1.400 m² de superficie, una plataforma para las aeronaves de 80.000 m², un edificio terminal de 27.000 m², una pista de aterrizaje de 3 Km. de longitud y una zona de actividades complementarias de más de 110 Ha de superficie. Este conjunto de elementos se extiende por tanto a una superficie que requería más de 326 Ha de terrenos.

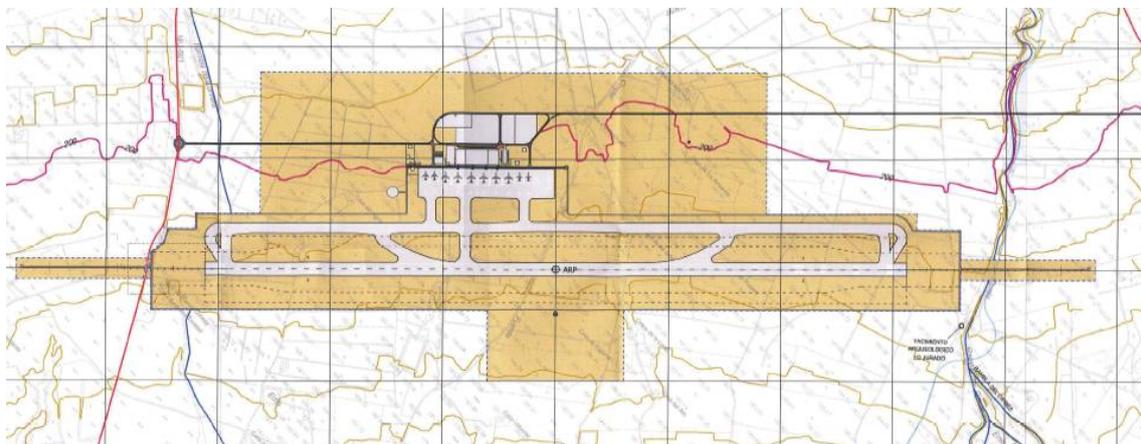


Figura 8. Plano de necesidades de terreno según el Plan Director. Fuente: Ministerio de Fomento. [6]

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

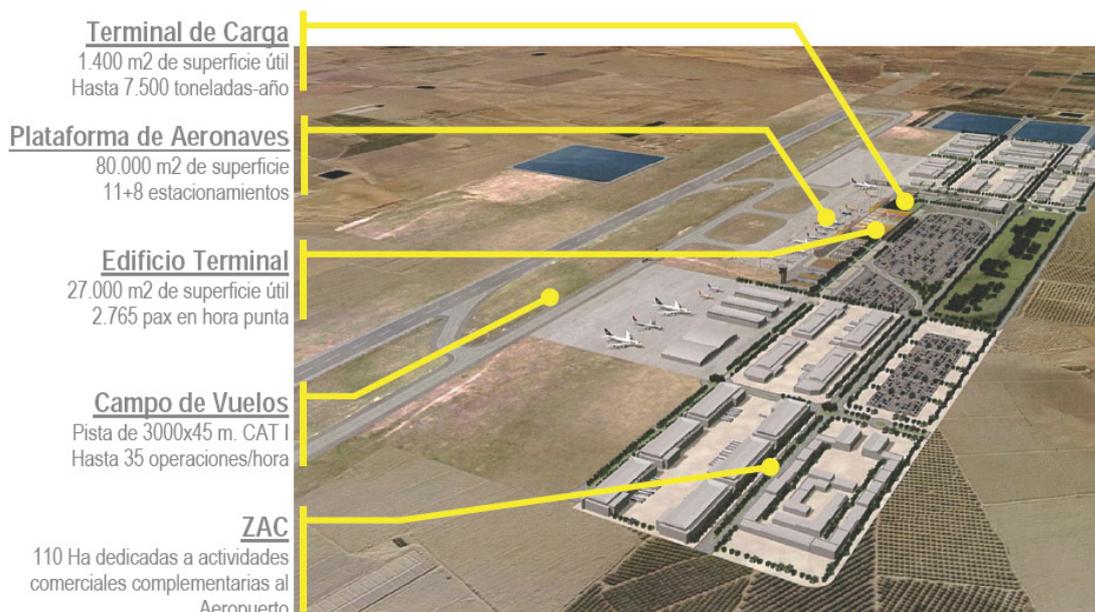


Figura 9. Composición de las distintas zonas del aeropuerto. Fuente: Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio CARM. [6]

Estos terrenos debían encontrarse además en una situación territorial geocéntrica a nivel del conjunto de la Región, y que estuviese bien conectada con las principales infraestructuras de comunicación terrestre. Se seleccionó para ello unos terrenos situados cerca de la pedanía de Corvera en las afueras del término municipal de Murcia. Los terrenos estaban clasificados por el Plan General de Murcia como suelo urbanizable inadecuado por su gran distancia al casco urbano de la ciudad.

Se trataba por tanto de generar un suelo urbanizable disponible para implantar un sistema general de infraestructura aeroportuaria que además debería generar un polo de fuerte atracción (tráfico, población, actividades comerciales periféricas que surgiesen a raíz de la implantación del aeropuerto, etc.). Una reclasificación urbanística de estas características se calificaría sin lugar a dudas como modificación estructurante del Plan General, con la compleja tramitación que esto conllevaría de realizarse por el procedimiento ordinario. A esta importante tramitación urbanística se sumaba el necesario y complejo proceso de aprobación por parte del Ministerio de Fomento que culminó en el año 2003 con la declaración de interés público que autorizaba su construcción.

A esta declaración siguió en el año 2004 la aprobación de la tramitación como Actuación Interés Regional por la Asamblea Regional de Murcia, lo que permitió una tramitación mucho más ágil de los

consiguientes procesos de declaración de impacto ambiental y plan director en 2006 por el Ministerio de Medio Ambiente, la licitación y adjudicación de la concesión en 2007 y la aprobación del proyecto constructivo en 2008.

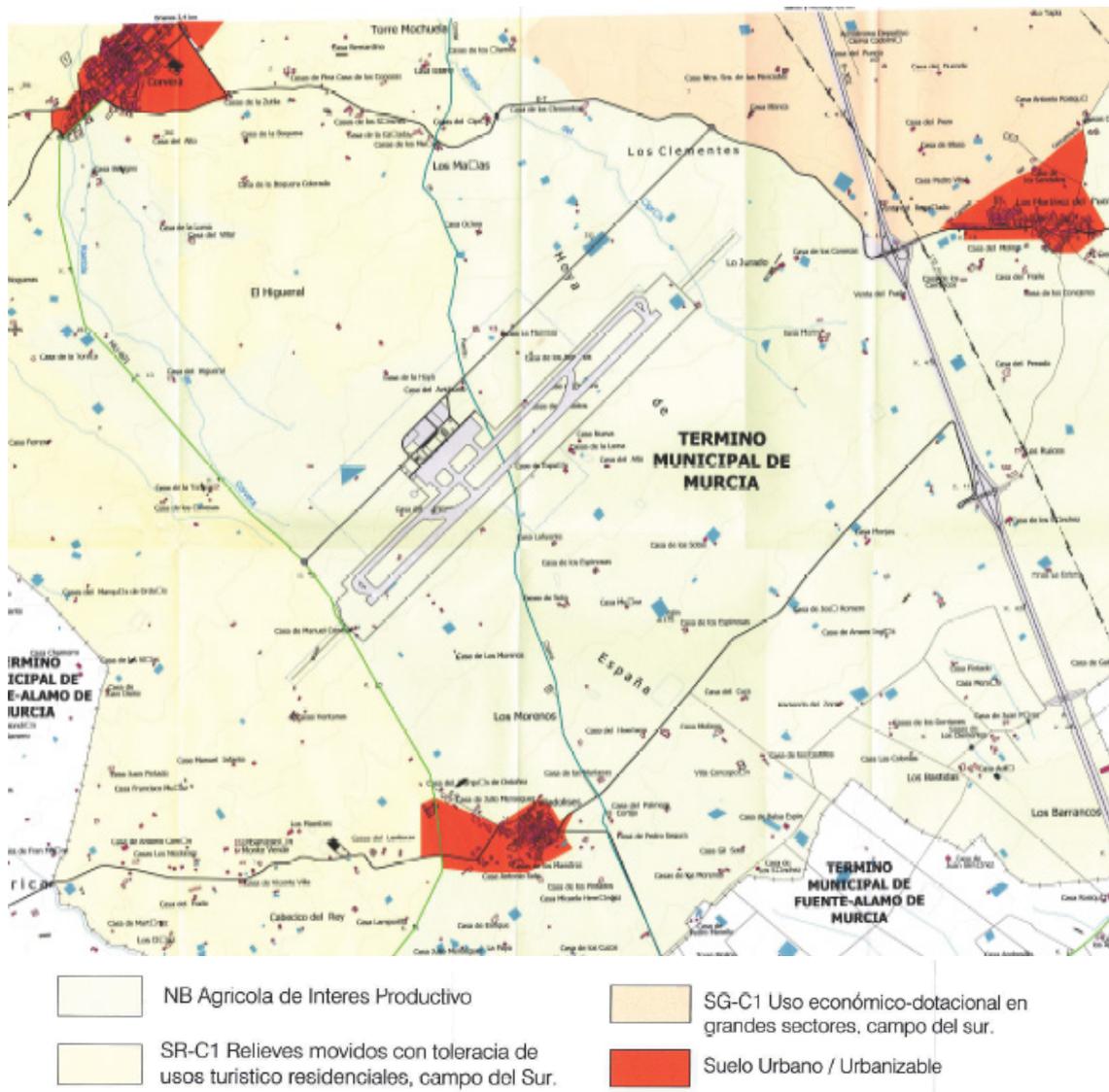


Figura 10. Clasificación urbanística de los terrenos destinados al aeropuerto PGMO de Murcia [6].

A nivel urbanístico, de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana, aprobado por el Ayuntamiento de Murcia en 2001, las condiciones urbanísticas de los terrenos correspondientes al área de emplazamiento del aeropuerto planteaban tres tipos de suelo:

ÁREA	CLASE DE SUELO	CALIFICACIÓN
SG-C1	Urbanizable no sectorizado	Uso económico-dotacional en grandes sectores, Campo del Sur
SR-C1	Urbanizable no sectorizado	Relieves movidos con tolerancia de usos turísticos, Campo del Sur
NB	No urbanizable	Agrícola de Interés Productivo
PLAN ESPECIAL DE LA RED BÁSICA DE SENDAS VERDES		

Figura 11. Régimen urbanístico de los terrenos afectados por el aeropuerto

El régimen urbanístico de estos suelos era el siguiente:

- ÁREA SG-C1. Urbanizable no sectorizado (uso económico-dotacional en grandes sectores).

Se definieron tales los suelos como adecuados para la localización de actividades y de servicios, infraestructurales e industriales a gran escala, que por la dimensión y concentración de actividades que supondrán han de constituir centro neurálgico y referente básico para la organización espacial del conjunto de la actividad local y regional. Podían acoger grandes actuaciones de desarrollo de sistemas generales al transporte, a ordenar en estos casos por Plan Especial.

Ambiental y paisajísticamente aislados de la trama residencial disponen o han de disponer de la máxima accesibilidad en materia de infraestructuras de transportes, abastecimientos y comunicaciones. Los usos característicos de la zona son los grandes establecimientos industriales; las instalaciones de alta incidencia ambiental susceptibles de ser implantadas en polígonos; los servicios infraestructurales básicos; almacenes e industrias en general, y pequeños talleres y almacenes de venta. Admite como usos compatibles las estaciones de servicio y los servicios con carácter general. Las parcelas y tipologías constructivas serán las que resulten en cada caso más apropiadas para la satisfacción de las necesidades dotacionales de las empresas. En todo caso se destinará al menos un 5% de la superficie total del sector para la implantación de pequeñas industrias y talleres, con parcelas entre 500 y 2.000 m².

La edificabilidad bruta del sector era de 0,35 m²/m². La ocupación de parcela podrá ser superior al 70%. La altura de la edificación será libre, sujeta a las necesidades de la propia industria. En la ordenación del suelo económico dotacional en grandes sectores se destinará al menos un 20%

de la superficie del sector a usos orientados a la protección y mejora ambiental. En suelo urbanizable sin sectorizar, el tamaño mínimo de las actuaciones deberá ser de 30 hectáreas.

Con carácter previo al inicio de la actuación será preciso que se presente y apruebe la documentación de transformación urbanística del suelo. Dicha documentación comprenderá la justificación de la coherencia de la delimitación del ámbito local de la actuación y de su división en áreas básicas, si las normas de la zona lo exigen; los objetivos y directrices básicas de la ordenación; los parámetros básicos y la justificación del cumplimiento de las condiciones derivadas de las normas del Plan General; la justificación de la viabilidad del proyecto y la evaluación del impacto de la actuación desde el punto de vista ambiental, socioeconómico e infraestructural, con previsión, en su caso, del refuerzo de las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación. En todo caso, la citada documentación de transformación del suelo se integrará en el instrumento de planeamiento de desarrollo que resulte adecuado, plan parcial o plan especial, siendo su proceso de aprobación el mismo en que se integre.

- ÁREA SR-C1. Urbanizable no sectorizado (relieves movidos con tolerancia de usos turísticos).

En suelo urbanizable sin sectorizar el Plan establece para cada zona los usos característicos, compatibles y prohibidos, así como las condiciones para su transformación y desarrollo urbanístico, a concretar en la documentación de transformación del suelo. En la ordenación de un ámbito de transformación de suelos urbanizables no sectorizados para usos total o parcialmente residenciales, se establecerá la dedicación de una parte del mismo a sistemas generales de espacios libres, forestal o de equipamientos con la extensión superficial mínima que sea requerida por la norma correspondiente a la zona o, en su caso, por las características de la actuación.

La documentación de transformación establecerá la naturaleza concreta de los sistemas generales a desarrollar, los cuales deberán guardar coherencia con las características ambientales del área, con la naturaleza de la actuación en la que se inscribe y con las características urbanísticas del sistema territorial en el que se integra. El suelo para sistema general de espacios libres y zonas verdes cumplirá en todo caso con el estándar mínimo de 5 m²/habitante, no pudiendo computarse como parte del

mismo aquellos terrenos forestales o con valores naturales sujetos a acciones de conservación y mejora ambiental, donde el Estudio de Incidencia Ambiental efectuado con arreglo a las Normas del Plan General según determine excluir el libre uso público.

En zonas o ámbitos sobre los que no se planteen por el Plan vinculaciones específicas, la localización de los sistemas generales se establecerá según propuesta fundamentada contenida en la documentación de transformación.

En zonas o ámbitos sobre los que se planteen por el Plan vinculaciones específicas, los sistemas generales se desarrollarán preferentemente en los suelos vinculados a tal efecto, sobre los que habrá de materializarse no menos del 60% de la carga de cesión de sistemas generales; estos ámbitos de sistemas generales vinculados al desarrollo de zonas de suelo urbanizable se delimitan en los planos con el código GD-seguido de las letras características del código de la zona cuyo desarrollo se vinculan, y con una calificación precisa fijada por el Plan General o con la genérica FR que se concretará en forma de parque forestal, espacio libre público o equipamiento. La documentación de transformación justificará en estos casos la coherencia y funcionalidad de los sistemas generales que se proponen en relación con la estructura territorial y urbanística del entorno, con la propuesta de los suelos para sistemas generales que se formula desde el Plan General, y con la naturaleza del proyecto a partir del cual se obtienen los sistemas en cuestión, de acuerdo a las indicaciones del artículo 8.1.3.2. c) de las Normas del Plan General.

Los propietarios de los terrenos incluidos en suelo urbanizable sin sectorizar tendrán derecho a promover la transformación urbanística de los mismos, para lo cual han de presentar la documentación precisa al efecto. Hasta tanto no se tramite y apruebe el correspondiente planeamiento de desarrollo, los propietarios podrán usar, disfrutar y disponer de los mismos conforme a su naturaleza rústica.

En este caso los usos característicos serán el agropecuario y el forestal; al servicio de los mismos podrán autorizarse construcciones o instalaciones sobre parcelas mínimas de 4 hectáreas, con una superficie construida no mayor de 500 m²/ por hectárea, y con un retranqueo a linderos no menor de 15 metros; las instalaciones ganaderas deberán distar 500 metros del suelo urbano o urbanizable sectorizado, y cumplir la reglamentación ambiental correspondiente.

- ÁREA NB. No urbanizable (Agrícola de interés productivo)

Comprenden los modernos regadíos del Campo de Murcia, que en conjunto suponen el espacio de mayor potencialidad agraria del término, con una agricultura altamente tecnificada y competitiva.

El mantenimiento del potencial productivo de estos espacios se estima de gran importancia para el sostenimiento de la competitividad del conjunto de la base económica municipal y regional. En atención a tal objetivo, su clasificación como Suelo No Urbanizable ha de asegurar su mantenimiento como espacio de características y organización agrícola moderna, libre de usos urbanísticos que a medio plazo pudieran ocasionar una limitación a su eficacia productiva.

Condiciones de Uso y Edificación:

- Uso característico Agrícola.
- Usos compatibles: Vivienda ligada a la explotación. Almacenes e instalaciones ligadas a la actividad productiva del medio. Instalaciones ganaderas, localizadas a más de 500 metros del suelo urbano/ urbanizable. Restauración. Usos vinculados a la Obras Públicas.
- Usos excepcionales: usos de interés público. Usos prohibidos: Construcciones e instalaciones residenciales y económicas en general, no ligadas a la explotación.
- Parcela mínima edificable: 3 hectáreas.
- Condiciones de edificación residencial: superficie máxima construida: 300 m². Altura máxima: 2 plantas (7 metros).
- Retranqueo mínimo a lindero: 10 metros.
- Condiciones de las edificaciones auxiliares ligadas a la actividad productiva del medio
- Superficie máxima construida: Almacenes ligados a la actividad productiva del medio e instalaciones ganaderas: 500 m²/Ha. Restauración: 100 m²/Ha.
- Altura de edificación: 5 metros.
- Retranqueo mínimo a linderos: 10 metros.

La tramitación como Actuación de Interés Regional permite por tanto evitar la prolongada tramitación urbanística que supondría aprobar una modificación estructurante del Plan General, cuyo proceso podría afectar al inicio del plazo de explotación de la infraestructura, y por tanto a la viabilidad de la misma. Desde la adjudicación de la concesión se inicia el cómputo la misma, incluyéndose el plazo para la redacción y ejecución

del proyecto constructivo llevaría aparejado el desarrollo de un plan parcial o plan especial de infraestructura aeroportuaria cuyo desarrollo podría dilatarse en el tiempo reduciendo el plazo efectivo de explotación de la misma y comprometiendo así la viabilidad económica del proyecto de financiación al reducirse sustancialmente el periodo de ingresos por explotación aeroportuaria.

Resulta por tanto evidente que un proyecto de estas características es un claro ejemplo de Actuación de Interés Regional, tanto en el concepto de proyecto catalogado como estratégico para un territorio como en la necesidad tramitación urbanística diferenciada por su complejidad y singularidad.

3.2 Soterramiento de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Murcia

Otro caso de infraestructura de enorme relevancia es la llegada del tren de alta velocidad (en adelante AVE) a la Región de Murcia, en concreto a la ciudad de Murcia, en lo que se denomina técnicamente la red arterial de accesos ferroviarios de la ciudad. Esta actuación se diseñó originariamente con el objetivo de aprovechar la llegada de la nueva infraestructura para paliar un déficit histórico de la ciudad como es la brecha que constituye actualmente el trazado del tren en la trama urbana de la ciudad.

Hay que señalar que estas operaciones de soterramiento ferroviario del AVE se han planteado en muchas otras ciudades de España siendo la política habitual del Ministerio de Fomento el financiarlas total o parcialmente con cargo a las plusvalías urbanísticas de los terrenos que se generen en superficie como resultado del soterramiento, lo que ha convertido estos proyectos ferroviarios en complejas operaciones urbanísticas. Las distintas coyunturas políticas y económicas han ido postergando dicha operación, que, combinada con la necesidad de cumplir los apremiantes plazos de llegada del AVE a la ciudad han hecho que la operación originaria tenga que ser replanteada por fases, de cara a supeditar su avance al contexto económico.

Esta actuación urbanístico-ferroviaria, sometida por tanto a continuas alteraciones en los últimos años, es un claro ejemplo de proyecto que podría encajarse en las condiciones de una AIR debido a uno de los criterios esbozados en el inicio de este capítulo como es la importante relevancia social de la actuación. En los últimos años se han barajado distintas alternativas de cara a compatibilizar la llegada del AVE con la puesta en marcha de este proyecto por fases, siendo la tramitación de muchas de ellas planteada como AIR necesariamente. En el año 2015, esta alternativa está todavía en el aire al estar dicho proyecto de ejecución por fases en fase de redacción, lo que sin embargo no significa que muy probablemente este sea su destino final.

El caso de Murcia resulta muy interesante como infraestructura característica del efecto barrera que se puede generar en la trama urbana con el trazado del ferrocarril. Esta problemática ha suscitado en el barrio del Carmen de Murcia una agria polémica desde hace años:

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas



Figura 12. Controversia social por la llegada al AVE en la ciudad de Murcia.
Fuente: Plataforma Pro-Soterramiento.

El pasillo ferroviario que cruza la parte sur de la ciudad de Murcia, de oeste a este y atraviesa la estación de Murcia El Carmen, ha presentado los siguientes inconvenientes durante el último siglo y medio:

- Desde el punto de vista urbanístico y debido al efecto barrera, ha dificultado seriamente un adecuado crecimiento hacia el sur de la ciudad, provocando que los crecimientos más notables se produjesen en dirección norte.



Figura 13. Estructura urbana actual en las vías del tren.

- En lo relativo a comunicación viaria, si bien los tres principales viales (autovía A-30, antigua carretera de Cartagena y Ronda Sur) con recorrido transversal a la traza aseguran el paso del tráfico rodado. En lo relativo a comunicación viaria, si bien los tres principales viales (autovía A-30, antigua carretera de Cartagena y Ronda Sur) con recorrido transversal a la traza aseguran el paso del tráfico rodado con dos pasos superiores y uno inferior, el resto de comunicaciones se realiza a través de pasos a nivel, con la consiguiente peligrosidad y dificultad para el tránsito.

- En cuanto al impacto ambiental, se manifiesta una problemática derivada de vibraciones, contaminación acústica y escena urbana negativa por el aspecto desolado del espacio ferroviario.

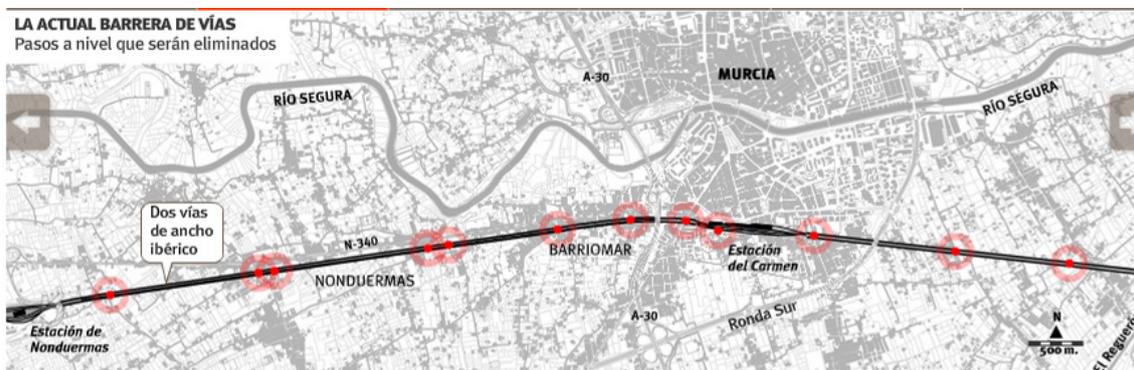


Figura 14. Efecto barrera de las vías. Fuente: Murcia Alta Velocidad S.A. [7]

La remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia comprende, además de las actuaciones ferroviarias, una serie de adaptaciones y mejoras urbanísticas, cuyo coste se sufragará con cargo a las cuotas de urbanización integrada correspondiente.



Figura 15. Actuaciones previstas para integrar urbanamente las vías del ferrocarril en la ciudad de Murcia. Fuente: Murcia Alta Velocidad S.A. [7]

Las principales actuaciones ferroviarias pueden resumirse en [4]:

- Remodelación, adaptada a la llegada de la alta velocidad, de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia.
- Sustitución de la estación Murcia El Carmen por instalaciones más cualificadas y capacitadas.
- Adecuación de la estación de mercancías de Nonduermas a los requisitos de un nuevo Centro de Tratamiento Técnico (CTT) para trenes de alta velocidad.

- Soterramiento del pasillo ferroviario entre el inicio de la nueva variante de acceso a la ciudad de Murcia (variante del Reguerón) en la zona de los Dolores y la futura Ronda de Barriomar, así como la depresión del pasillo ferroviario desde ésta hasta el núcleo urbano de Nonduermas, en el que se cubrirá un tramo aproximado de 500 metros.
- Integración y adaptación de la estación de Murcia El Carmen en su entorno urbano mediante la depresión de la totalidad de la zona de vías y andenes.
- Dotar de intermodalidad a la futura estación de Murcia El Carmen mediante conexiones eficaces con los restantes modos de transporte.

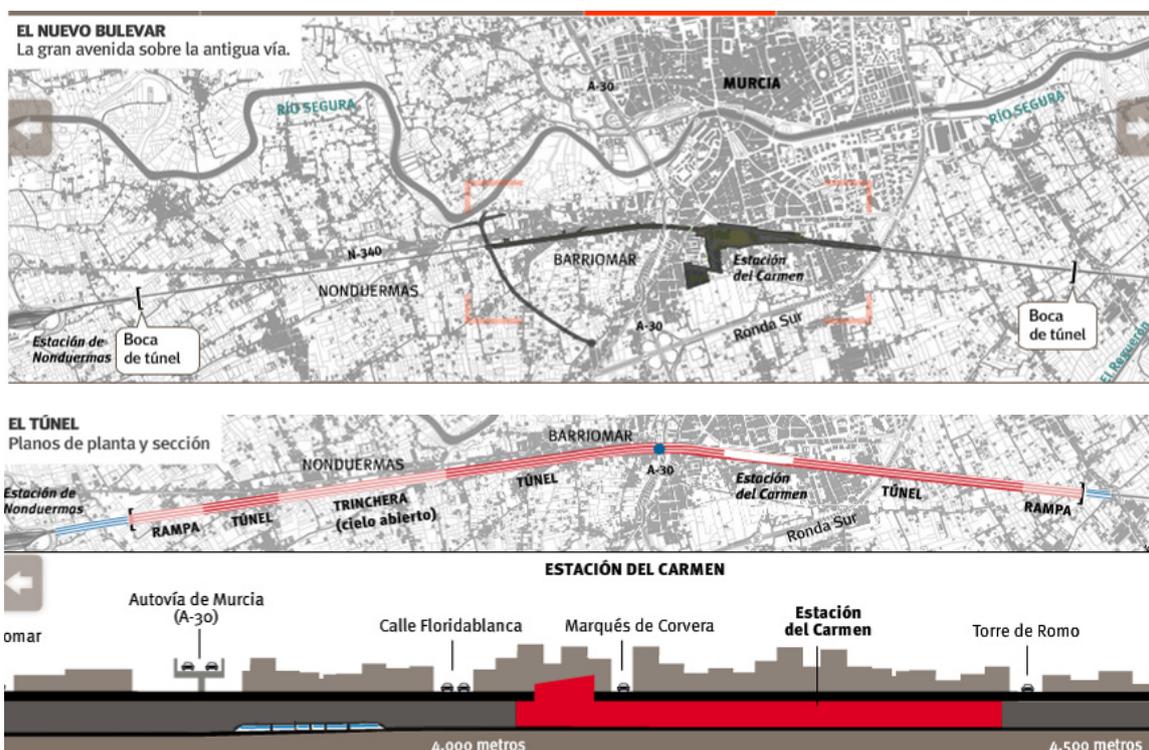


Figura 16. Nuevo bulvar bajo la actual estación. Fuente: Murcia Alta Velocidad S.A. [7]

La remodelación de los accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario central y el núcleo de Nonduermas consiste en la adecuación del corredor entre Nonduermas y la conexión con la nueva variante de acceso de alta velocidad a Murcia para tres vías.

El origen del proyecto tiene como referencia la alineación de salida de la actual estación de Murcia Cargas (futuro CTT). El final del proyecto

garantiza la conexión con la nueva plataforma de acceso a la ciudad de Murcia (variante del Reguerón) puesta en servicio en un futuro.



Figura 17. Propuesta de soterramiento en la ciudad de Murcia. Fuente: Murcia Alta Velocidad S.A. [7]

La actuación prevé para su integración urbanística el soterramiento del pasillo ferroviario central de Murcia, a lo largo de 4.272 m entre la futura ronda de Barriomar y la zona de inicio de la Variante del Reguerón así como de los 500 m centrales del pasillo ferroviario en el núcleo de Nonduermas.

Se mantiene deprimido el pasillo Nonduermas - Barriomar a cota de soterramiento, a lo largo de 1.290 m, facilitando futuras actuaciones de permeabilidad.

De este modo, se suprimen los siete pasos a nivel del ámbito de la actuación, desarrollando los pasos sobre el nuevo soterramiento. El método constructivo previsto para el soterramiento corresponde al sistema *cut and cover* consistente en ejecutar inicialmente las pantallas y después la losa de cubrición desde superficie para después ejecutar el resto de trabajos bajo cubierta. Este método permite el mantenimiento del tráfico ferroviario, bien disponiendo una vía provisional fuera del recinto de trabajo, bien trabajando por mitades en sentido longitudinal disponiendo la vía alternativamente a un lado u otro (construyendo semilosas) de la zona de trabajos dentro del recinto delimitado por las pantallas.

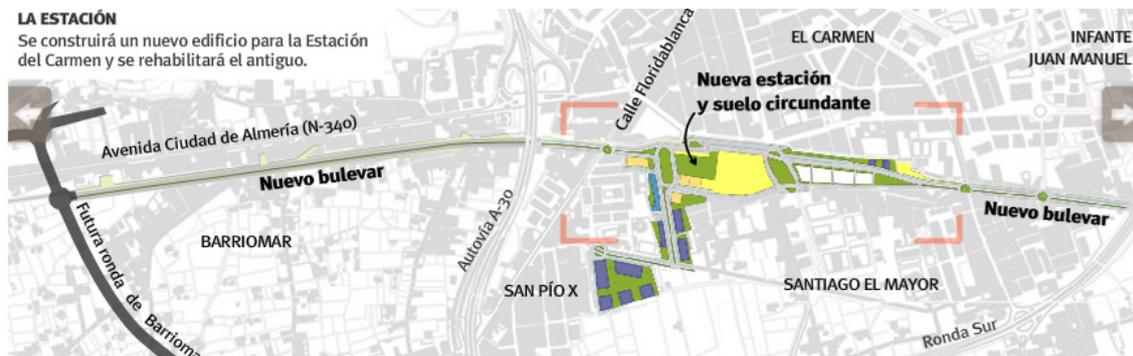


Figura 18. Nueva estación y suelo circundante en la ciudad de Murcia. Fuente: Murcia Alta Velocidad S.A. [7]

La nueva estación intermodal de Murcia El Carmen será una instalación emplazada próxima a la actual, con una rasante deprimida alrededor de 8 metros respecto de la existente, lo que permitirá cubrir toda la cabecera oeste, manteniendo abierta y con iluminación natural parte de la cabecera este.

Se plantea una configuración pasante con servicio exclusivo de viajeros, desapareciendo las actuales vías para carga y descarga, el foso, las vías de estacionamiento y las cocheras; servicios que pasarán a prestarse en el nuevo CTT del Complejo de Nonduermas para trenes de alta velocidad en ancho UIC.

La estación presentada en el estudio informativo consta de ocho vías especializadas. Los andenes generales y de alta velocidad tendrán una longitud útil para el servicio de viajeros de 400 metros para las vías situadas al norte, correspondientes a alta velocidad; mientras que los andenes para las vías del sur de la estación, correspondientes a cercanías y otros tráficos, poseerán una longitud útil de 320 metros.

La nueva estación dispondrá de un edificio en superficie situado en el extremo oeste de los andenes y sobre la vertical de los mismos. La fachada principal, orientada al oeste, dará frente a la gran avenida que se construirá sobre el eje ferroviario tras el soterramiento. El edificio dispondrá de un gran vestíbulo que será el núcleo central de la estación, custodiado a ambos lados por dos bloques adosados de servicios. El vestíbulo conectará con los andenes a través de grandes huecos que posibilitarán la entrada de luz natural. Entre las actuaciones urbanísticas, destacan:

- Construcción de una gran avenida sobre el tramo soterrado desde Los Dolores hasta Barriomar.
- Ampliación y mejora de la conexión de las distintas vías norte-sur de la ciudad, que cruzarán a rasante el pasillo ferroviario deprimido.
- Ordenación urbanística de un área de 207.290 m² que integrará el actual espacio ferroviario con los adyacentes.
- Más de 24.000 m² dedicados a espacios libres y jardines.
- Dinamización de la actividad económica, dotacional y terciaria de la parte sur de la ciudad.

La sociedad encargada de gestionar este proyecto es Murcia Alta Velocidad S.A. Esta sociedad se creó en diciembre de 2006 y debe su existencia al convenio firmado entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia. Murcia Alta Velocidad S. A. se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la actuación y a la transformación urbanística derivada de las obras.

El objetivo fundamental de la sociedad es la financiación de la parte que le corresponde de las actuaciones previstas así como la gestión del desarrollo urbanístico y de la ejecución de las obras de infraestructura urbana relativas a los terrenos liberados en dicho entorno. Los socios participantes de la sociedad Murcia Alta Velocidad S. A. son:

- Ministerio de Fomento, incluyendo a ADIF (50% de las acciones).
- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (25% de las acciones).
- Ayuntamiento de Murcia (25% de las acciones).

El 22 de junio de 2006 se firmó el protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Murcia y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia.

Este acuerdo contemplaba la siguiente estimación preliminar de costes (en millones €):

- Depresión entre Ronda de Barriomar y Nonduermas: 23,00 M€
- Soterramiento en el núcleo de Nonduermas: 18,00 M€
- Total costes previstos: 195,00 M€

Mientras que la financiación prevista en convenio se repartiría de la siguiente manera (en millones €):

- Nueva estación intermodal de Murcia El Carmen con adaptación del vestíbulo, vías y andenes al soterramiento del pasillo ferroviario: 43,00 M€
- Accesos ferroviarios a la ciudad de Murcia (incluyendo soterramiento entre Ronda de Barriomar y Los Dolores): 111,00 M€
- Ministerio de Fomento: 73,26 M€
- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia: 28,86 M€
- Ayuntamiento de Murcia: 8,88 M€
- Aprovechamiento urbanístico: 84,00 M€
- Total financiación: 195,00 M€

Este modelo de gestión 100% público, pero con financiación privada casi al 50% también ha tenido problemas. El proceso posee al igual que el de la M30 la tara de necesitar los aportes presupuestarios de la administración pública, que en época de crisis ve menguados sus presupuestos por la caída de ingresos. Sin embargo, el punto más conflictivo en este caso ha resultado el hecho de financiar casi la mitad de la operación sobre la base de las plusvalías urbanísticas.

Este sistema, adoptado por el Ministerio de Fomento desde los años 2004-2005 en las llamadas estaciones de AVE de 2ª generación (Valencia, Murcia, Alicante, León, Orense, etc.) que siguieron a las de las dos primeras líneas Madrid-Sevilla y Madrid-Barcelona, ha resultado fuertemente equivocado. Este modelo comprometía distintas actuaciones urbanas (pero fundamentalmente el soterramiento de vías y estación) creando sociedades públicas sociedades públicas en las ciudades que financiaban el coste de las obras en base las futuras plusvalías que se obtendrían tras vender en el mercado inmobiliario el suelo que se generaba en superficie al soterrar el espacio de la estación y la playa de vías.

El suelo de las ciudades donde se ubicaban las estaciones solía ser un suelo de carácter urbano, y bien comunicado, ya que no se trataba del

antiguo casco histórico de la ciudad, sino de la trama urbana de ensanche de finales del siglo XIX o principios del XX (época en la que estandariza el ferrocarril en España).

Se trata por tanto de un suelo que a principio del siglo XIX genera importantes plusvalías urbanísticas en muchos casos. Unas plusvalías que, sin embargo, con el estallido de la burbuja inmobiliaria se han desvanecido siendo el suelo uno de los activos más deteriorados contablemente durante la crisis económica. Hay que señalar que este suelo, urbano y bien ubicado, a diferencia del suelo urbanizable o no urbanizable periurbano o del suelo urbanizado en las afueras de las ciudades, no es el que más ha sufrido la caída de precios por el fin del mercado especulativo.

Sin embargo, la plausible tendencia de estas las ciudades afectadas a estirar la longitud de la trama urbana soterrada, junto al creciente coste de las actuaciones de mejora urbana en superficie (incluyendo costosas estaciones ferroviarias de diseño), ha vuelto inviables estos proyectos ya que estos continuos incrementos se financiaban a costa de “estirar” el único parámetro que presentaba cierta elasticidad en su estimación: la edificabilidad resultante que se autorizaría en superficie. Esta edificabilidad, al tratarse de espacios urbanos céntricos y consolidados, se pudo elevar a cotas altas. No obstante, se puede señalar como corolario final a este capítulo inacabado de la planificación de infraestructuras en la Región de Murcia, que finalmente ha supuesto al igual que en muchas otras ciudades de España, un arma de doble filo para la viabilidad del proyecto, ya que dio un mayor margen de responsabilidad en la operación a las plusvalías, ahora muy disminuidas en la actual coyuntura del mercado inmobiliario.

3.3 Parque Paramount en Alhama

Una variante interesante dentro de aquellos proyectos que por su naturaleza pueden considerarse singulares son aquellos relacionados con el ocio pero que por su envergadura son capaces de generar un gran impacto en el territorio. Dicho impacto se produce de manera dual. De un lado, a nivel de los supuestos beneficios que aporte el proyecto al conjunto de la economía (creación de puestos de trabajo directos, generación de un tejido productivo indirecto, posicionamiento de una ciudad o una región en el mapa de un sector, etc.), que se suponen que son los elementos que pueden conferirle un carácter estratégico al proyecto. Por otro lado, por la distorsión que en muchos campos puede producir esta actuación en el territorio (generación de flujos de tráfico con alta estacionalidad, necesidad de recursos hídricos e infraestructuras, desarrollo de asentamientos importantes de población, etc.). En este conjunto encontramos casos como grandes centros comerciales o parques temáticos singulares como el proyecto de Parque Paramount.

Este último resulta un caso muy interesante para el análisis, tanto por sus condiciones de proyecto teóricamente emblemático como por el procedimiento de tramitación. El proyecto consiste en un enorme parque temático que explota la licencia de la productora Paramount junto con un área denominada *Life Style Center* compuesta por distintas actividades terciarias como alojamientos turísticos, hoteles, casino, centros de convenciones, centros comerciales, restauración, centros culturales, oficinas, etc.

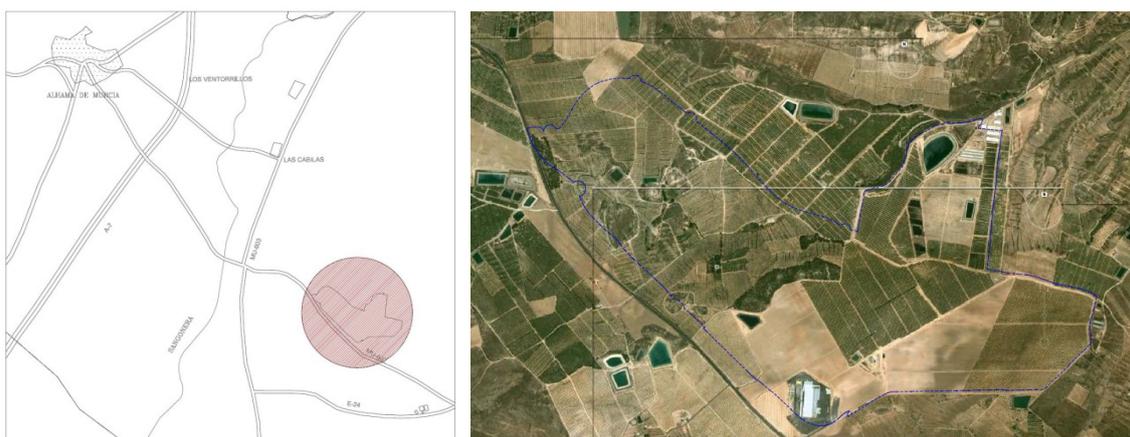


Figura 20. Ubicación del Paramount Park en Alhama. Fuente: PGM0 de Alhama de Murcia.

La actuación se sitúa sobre suelo clasificado en el Plan General Municipal de Ordenación del término municipal de Alhama de Murcia

como urbanizable no sectorizado, sobre parte del cual, en su día, se aprobó definitivamente un Plan Parcial de Ordenación.

En el año 2010, el Ayuntamiento de Alhama de Murcia adoptó el acuerdo de aprobar un Protocolo de Actuación entre el Ayuntamiento y la empresa Proyectos Emblemáticos Murcianos S.A. (PREMURSA) para la implantación de un Parque Temático en dicho Municipio. En dicho protocolo el Ayuntamiento manifiesta y declara el interés público y social para la citada implantación y muestra su máxima predisposición a facilitar, en las condiciones establecidas en la legislación vigente, su construcción en el Municipio comprometiéndose a coordinar administrativamente la gestión; tramitar con la mayor diligencia los instrumentos de planeamiento y licencias; facilitar el uso de parte de las parcelas dotacionales y/o de su 10% de aprovechamiento para la implantación del Parque Temático en las condiciones legalmente establecidas y, por último, a favorecer el uso de las infraestructuras municipales disponibles, todo ello mediante su definición en el correspondiente instrumento urbanístico en las condiciones establecidas en la Ley del Suelo de la Región de Murcia.

Esta declaración de interés público se concretó, también, por parte de la Comunidad Autónoma de Murcia mediante Orden del Consejero de Cultura y Turismo por la que se declara el proyecto empresarial consistente en un Parque Temático de ocio y entretenimiento promovido por la empresa PREMURSA, como de Interés Turístico Regional (figura a no confundir con la AIR).

El Plan General de Ordenación Urbana del Término Municipal de Alhama de Murcia fue aprobado definitivamente la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes en 2008. En el año 2009 por acuerdo del Pleno de la Corporación Municipal se procede a la aprobación definitiva del Plan Especial de Infraestructuras de los Desarrollos Turístico-Residenciales del Sur del Municipio, debidamente adaptado a las determinaciones del P.G.M.O. En este Plan Especial se contemplan y recogen las previsiones de infraestructuras necesarias y suficiencia de recursos hídricos para el total desarrollo de los suelos recogidos en estas áreas de ordenación del Plan General.

En el año 2010 el Ayuntamiento de Alhama de Murcia aprueba el Plan Parcial, denominado “Sierra de Alhama Golf Resort”. El Plan Parcial estableció la ordenación pormenorizada del ámbito indicado, posibilitando así la implantación de un desarrollo turístico-residencial en

el Sur del Municipio de Alhama de Murcia. Dicho proyecto no llega a ejecutarse a causa de la crisis económica y la explosión de la burbuja inmobiliaria que afecta fundamentalmente a estos proyectos de carácter residencial.



Figura 21. Plan parcial “Sierra de Alhama Golf Resort”, proyectado originalmente sobre los terrenos destinados finalmente al parque Paramount. Fuente: PGMO Alhama de Murcia. [8]

Es entonces cuando la sociedad PREMURSA (titular exclusivo de una licencia con la compañía *Paramount Licensing Inc* por un plazo de treinta años de vigencia) plantea la implantación del proyecto que concreta su objeto en:

- Desarrollar y operar un Parque Temático de la marca Paramount;
- Comercializar y manufacturar determinados artículos de la marca Paramount en el ámbito del Parque Temático y en cualquier otro lugar autorizado;
- Desarrollar y operar un hotel (al menos uno) de la marca Paramount en el Parque Temático y
- Desarrollar y operar el Proyecto como sede de la marca Paramount en su conjunto.

En el año 2011 el pleno de la corporación municipal de Alhama de Murcia aprobó admitir a trámite la solicitud presentada por la empresa

PREMURSA, para suscribir un convenio urbanístico que permitiera establecer un marco jurídico-urbanístico adecuado al establecimiento de un Parque Temático en dicho municipio. En el mismo pleno municipal, se aprobó inicialmente la Modificación no estructural nº 2 del vigente Plan General de Ordenación Urbana, relativa al establecimiento de primas de aprovechamiento a la construcción de viviendas de Protección Oficial en Suelo Urbano no Consolidado y Suelo Urbanizable, así como para fomentar, también mediante primas de aprovechamiento, la implantación de actividades terciarias turísticas, de ocio y hoteleras que generen riqueza y empleo para el municipio, de conformidad al Proyecto redactado por el Arquitecto Municipal (dicha modificación inicial fue aprobada definitivamente posteriormente unos meses después).

También el Pleno de la Corporación aprobó en el año 2011 el convenio urbanístico a suscribir con la empresa PREMURSA en el que se concretaban, entre otros, los instrumentos urbanísticos de planeamiento, gestión y ejecución necesarios para la mejor adecuación del marco jurídico-urbanístico en que debía desarrollarse el proyecto urbanístico del Parque Temático pretendido.

Como se ha señalado anteriormente, en el entonces vigente Plan General de Ordenación Urbana de Alhama de Murcia, los terrenos promovidos por PREMURSA se encontraban clasificados como Suelo Urbanizable No Sectorizado, sobre parte de los cuales se había redactado y aprobado definitivamente un Plan Parcial de desarrollo turístico denominado “Sierra de Alhama Golf Resort” y única Unidad de Actuación. Resultaba evidente que para posibilitar la implantación del Parque Temático se requería de la adecuación del marco jurídico-urbanístico descrito mediante la modificación y ajuste del planeamiento vigente, para el preceptivo control administrativo y la adaptación del marco de actuación a la más estricta observancia de la legalidad.

Esta adecuación pasó, para el suelo con Plan Parcial “Sierra de Alhama Golf Resort” aprobado, por su modificación al objeto de establecer una nueva división del ámbito en varias Unidades de Actuación; la transformación de parte de la edificabilidad residencial en terciaria; la adecuación de las normas y ordenanzas urbanísticas a las singulares tipologías de los usos de un Parque Temático como el que nos ocupa y la modificación de la actual ordenación del sector.

Todo esto obligó a redactar la oportuna Modificación del Plan Parcial vigente, para su tramitación ante el Ayuntamiento de Alhama de Murcia. En esta Modificación del Plan Parcial “Sierra de Alhama Golf Resort” se planteó, como hemos dicho, la división del ámbito en tres Unidades de Actuación, reordenándose pormenorizadamente las Unidades 2 y 3 y remitiendo la ordenación pormenorizada de la Unidad de Actuación UA 1 a su inclusión en el ámbito del Plan Especial que nos ocupa, que incluye, además, en el mismo, al ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado inmediato, a fin de ordenar conjunta e integralmente la totalidad del Parque Temático Paramount y los usos complementarios al mismo, liberando a las otras dos Unidades de Actuación del Plan Parcial para que se desarrollen con independencia del Parque.

De esta forma, además de lograr un tratamiento homogéneo para el conjunto del Parque Temático se podrá seguir su tramitación administrativa con todas las garantías legales requeridas, incluida la evaluación ambiental del mismo, sin caer en duplicidades innecesarias sobre suelos consolidados por tramitaciones anteriores suficientemente refrendadas por la Administración.

La nueva actuación de planeamiento pormenorizado de los terrenos, dada sus singulares características se ha desarrollado mediante un plan especial cuya documentación y determinaciones se detallaban en el artículo 72 y 124 del TRLSRM 1/2005. Los aspectos más relevantes del nuevo Plan Especial se enumeran a continuación:

- Delimitación del ámbito conjunto
- Asignación de usos y aprovechamientos aplicando la prima de aprovechamiento de conformidad con lo dispuesto en el nuevo artículo 57 que resulta de la Modificación Puntual Nº2 del Plan General de Alhama de Murcia aprobada definitivamente en 2.011.
- Reservas de suelo para zonas verdes, equipamientos y red viaria y para la ubicación del aprovechamiento de cesión (10%) de acuerdo con lo previsto en el artículo 50.6 de las NN.UU. del P.G.M.O. de Alhama de Murcia
- Avance de ordenación
- Accesos y Red viaria
- Zonificación
- Imagen final (no vinculante)
- Documento de Inicio.

Los parámetros de edificabilidad del proyecto se pueden resumir en los siguientes números:

- Edificabilidad de la UA-1 del plan parcial modificado con prima
Edificabilidad de terciario: 105.000,00 m²c
Prima de aprovechamiento: 33.439,79 m²c (105.000 x 0,40=47.000 m²c > 33.439,75 m²c (Límite de la prima de aprovechamiento que resulta de 0,21 del ámbito, mayorado en un 10%)
Total UA-1: 138.439,75 m²c terciario
 - Edificabilidad en el suelo no sectorizado con prima
Superficie total del ámbito: 1.151.841,37 m²s
Coeficiente de aprovechamiento: 0,15 m²/m²
Total aprovechamiento: 172.776,21 m²c
Mejora de aprovechamiento: 40%
Coeficiente de aprovechamiento con mejora: 0,15x1.40=0,21 m²/m²
Luego 1.151.841,37 x 0,21 = 241.886,69 m²c
Total SUNS: 241.886,69 m²c
 - Edificabilidad total del plan especial
Edificabilidad UA-1: 138.439,75 m²c
Edificabilidad SUNS: 241.886,69 m²c
-
- Edificabilidad total: 380.326,44 m²c
- Cesiones de aprovechamiento
10% s/.380.326,44 m²c = 38.032,64m²c
 - RESERVAS DE SUELO.
20 m²s / 100 m²c para espacios libres (artº 98 b) TRLSRM)
Total reserva: 76.065,28 m²s
5 m²s / 100 m²c para equipamientos (artº 98 b) TRLSRM)
Total reserva: 19.016,32 m²s

El conjunto del Plan Especial contaba con acceso desde la RM-2 de Alhama de Murcia al Campo de Cartagena, aprovechando los enlaces existentes, inmediatos al ámbito de la actuación. En principio, se prevén dos enlaces, uno directo al Parque Paramount y otro de acceso al área que denominamos Life Style Center que recoge los usos de ocio, entretenimiento, comerciales y hoteleros, complementarios del complejo. Un estudio complementario, recogería la justificación y cuantificación de estos accesos desde la autovía.

La red viaria interior del ámbito estará formada por la integración de la red viaria del Plan Parcial “Sierra de Alhama Golf Resort” modificada

para atender la nueva distribución de Unidades de Actuación del Plan Parcial modificado y la red del ámbito del nuevo suelo no sectorizado. Se preveía la adaptación del trazado viario interior, paralelo a la autovía, apoyándolo en el trazado de las dos líneas del Oleoducto Puertollano Cartagena, a fin de hacer compatible, mediante un adecuado diseño transversal de la vía, el mantenimiento y operatividad del oleoducto sin que ello represente interferencia con el funcionamiento del Parque.

Esta integración de la red viaria se conseguía por su carácter de anillo distribuidor apoyado en los nudos de acceso desde la autovía. Se consigue así diferenciar el tráfico dirigido directamente a los aparcamientos del Parque Paramount, del que se dirija directamente al *Life Style Center* con sus distintas áreas hoteleras, comerciales y de ocio, que, a su vez, se estructuran sobre un gran eje longitudinal transversal al anillo. Se tuvo en cuenta, además, el transporte ecológico para tránsito interno mediante una red de caminos exclusivos para este tipo de transporte privativo del Parque Temático.



Figura 22. Plano de ordenación de usos del plan especial Paramount Park.
Fuente: PGMO Alhama de Murcia. [8]

Tal y como se puede observar en el plano superior la distribución de usos dentro de una ordenación suficientemente flexible, en la que sobre la

Unidad de Actuación UA1 se establecía propiamente el Parque Paramount con todo tipo de atracciones específicas de la marca, así como un hotel también asociado a la marca Paramount, una gran área de aparcamiento general, aparcamientos de autobuses, etc.

En el sector Life Style Center, se recoge la zonificación de las tres fases de desarrollo del ámbito, asociadas a las sucesivas fases de comercialización de los usos que se prevén como acciones complementarias del Parque Paramount.

Estos usos, todos de carácter terciario, eran:

- Alojamiento turístico y usos recreativos, Hoteles, Casino, Centro de Convenciones, etc.
- Comercial y recreativo, Ocio y Restauración,
- Cultural
- Oficinas

Asistimos por tanto a una nueva variante de diseño y tramitación de un proyecto considerado como estratégico un territorio. El plan especial del parque Paramount desarrolla una actuación, que pese a no estar prevista inicialmente en el Plan General y poseer una importante envergadura, no ha requerido de su tramitación como AIR. El análisis del procedimiento resulta especialmente interesante ya que no sólo se ha tramitado como planeamiento de desarrollo terciario distinto a la naturaleza del plan parcial residencial original sin que ello implique una modificación de carácter estructurante del Plan General, sino que haciendo uso del concepto de prima de aprovechamiento (previsto en el texto refundido 1/2005 de la ley del suelo) previsto para fomentar la vivienda de protección pública en el uso residencial se han podido incrementar la plusvalías urbanísticas del nuevo plan sin que esto tampoco haya constituido una modificación de carácter estructurante.

Esta interpretación de la ley se basa en la presunción de que el cambio de uso del plan parcial desde el residencial al terciario-comercial genera una pérdida aprovechamiento lucrativo privado al promotor, dado que el nuevo uso tiene un margen de beneficio menor en el mercado. Al margen de este hecho hay que señalar que es un hecho habitual desde las administraciones el incentivar el uso terciario/comercial/hotelero frente puramente residencial, ya que este último genera en general tan sólo beneficios a corto plazo y de carácter privado, mientras que los otros permiten un beneficio más sostenido en el tiempo y una mayor

redistribución de la riqueza al generara un tejido productivo asociado a la explotación del nuevo uso terciario/comercial/hotelero.

Hay que señalar que todo este proceso de catalogación no estructural de la modificación no se trata de un detalle menor, ya que el hecho de que la tramitación no alcance el nivel de modificación estructural del Plan General, hace descansar por tanto únicamente el proceso en el Ayuntamiento (habiéndose sólo de poner en conocimiento a la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad Autónoma), lo que supone un ahorro gigantesco en la tramitación que mucha mayor viabilidad al proyecto. Por tanto, este caso resulta interesante en tanto en cuanto demuestra que existen cauces puramente urbanísticos en los que es posible canalizar estos proyectos al margen de la AIR. Sin embargo, se apoya en la ambigüedad escasa definición que aporta el TRLSRM 1/2005 sobre el concepto de modificación estructurante de un Plan General.

Según el artículo 149 de la ley tan sólo indica que *“se consideran modificaciones estructurales las que supongan alteración sustancial de los sistemas generales, cambio del uso global del suelo o su intensidad”* y *“cuando la modificación tendiera a incrementar el volumen edificable de una zona residencial, se precisará para aprobarla la previsión de mayores dotaciones que requiera el aumento de la densidad de población, en a misma proporción fijada por el planeamiento”* añadiendo que *“si las modificaciones de los instrumentos de planeamiento tuvieren por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de los espacios libres públicos previstos en aquéllos, deberá justificarse el interés público y su compensación con igual superficie en situación adecuada, analizando las afecciones resultantes para su posible indemnización, y se aprobarán provisionalmente por el Ayuntamiento, sometiéndose, en ese momento, al informe de la Dirección General competente en materia de urbanismo, y de la Dirección de los Servicios Jurídicos, previa a su aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno”*. La ley también añadía dos prohibiciones genéricas más para estos casos como eran que no podrán aprobarse modificaciones de Plan General para cambiar la clasificación o calificación de suelo no urbanizable protegido que se motive en la eliminación de los valores que justificaron aquéllas, salvo por razones fundamentadas de interés público y que tampoco podrían tramitarse modificaciones de Plan para ampliación de suelo urbano por aplicación del criterio de consolidación.

Encontramos por tanto que el caso de Paramount Park efectivamente no genera ninguna distorsión en los escasos aspectos que explícitamente cita como alteración estructural del Plan General. Otra cuestión es el espíritu del propio concepto de modificación estructurante del modelo de desarrollo de un municipio que diseña el Plan General. En este sentido, una actuación que prevé por ejemplo la afluencia de varios millones de visitantes en un municipio de poco más de 20.000 habitantes al año requiere de una meditada reflexión del impacto en las infraestructuras o los recursos básicos por lo menos.

Afortunadamente, esta indefinición (que en estos tipos de grandes proyectos puede dar pie a una fuerte inseguridad jurídica) se ha zanjado en la nueva LOTURM 13/2015. De un lado, potenciando la figura del estudio de impacto territorial, y de otro lado, concretando y cuantificando la naturaleza de la modificación estructural del Plan General, que ahora abarcan las modificaciones que supongan alteración sustancial de los sistemas generales, del uso global del suelo o aprovechamiento de algún sector o unidad de actuación, en una cuantía superior al 20%, en cualquiera de dichos parámetros, referida al ámbito de la modificación y que también considera como estructural la modificación que afecte a más de 50 hectáreas, la reclasificación de suelo no urbanizable y la reducción de las dotaciones computadas por el plan.

Sin embargo, una de las variables no contempladas en este proceso es el impacto de la planificación ambiental. La Sentencia del Tribunal Constitucional por la que se declara inconstitucional la Disposición Adicional Octava de la Ley 1/2001 del Suelo de la región de Murcia, tiene como consecuencia que se devuelve al Parque Regional de Carrascoy - El Valle sus límites originales (declarados en 1992). Precisamente esta nueva línea del parque atraviesa el área del proyecto Paramount, de manera que un 21% de su superficie estaría dentro de los terrenos del Espacio Natural Protegido, lo que imposibilitaría su urbanización.

A esta situación habría que sumarle los efectos que sobre el proyecto tiene también la sentencia del Tribunal Supremo, que hace firme la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Murcia por la que se impedía el llamado "teletransporte de edificabilidad" utilizando terrenos con protección específica. Estas dos sentencias implicaban, que no sólo se perdiese la posibilidad de edificar en el 21% del área del proyecto Paramount, sino que tampoco se puede trasladar o "teletransportar" la

edificabilidad de dichos terrenos al resto del área urbanizable del proyecto.



Figura 23. Impacto de los nuevos limites del parque regional sobre el Plan Especial de Paramount Park

La sentencia del Tribunal Constitucional que amplía el parque regional de Carrascoy y la del Tribunal Supremo que impide el llamado "teletransporte de edificabilidad" que pueden hacer que PARAMOUNT PARK se convierta en un proyecto inviable económicamente. Por Decreto de la Alcaldía del Ayuntamiento de Alhama en 2012, se realizó una nueva aprobación inicial del Plan Especial para la Implantación del Parque Temático "Paramount" que fue expuesta a información pública junto con el Informe de Sostenibilidad Ambiental del citado Plan Especial de conformidad a lo interesado por la empresa PREMURSA.

Ante esta aprobación inicial el grupo Ecologistas en Acción presentó alegaciones. Como consecuencia de la sentencia del Tribunal Constitucional anulando la Disposición Adicional Octava de la Ley del Suelo Regional, donde los Parques Regionales recuperaban sus límites originales, y la sentencia del Tribunal Supremo que impide que los suelos no urbanizables con protección específica generen aprovechamiento urbanístico, el Plan Especial "Paramount" se ve altamente afectado.

La sentencia del Tribunal Constitucional restituyó en 2013 los límites de los Parques Regionales de la Región de Murcia, entre los que se encuentra el Parque Carrascoy-El Valle que ahora recupera los terrenos que en 2001 perdió, y que de nuevo vuelven a gozar de protección específica. Entre estos terrenos nuevamente incluidos en el Parque Regional, se encuentran unos 320.000 metros cuadrados, que forman parte del Plan Especial Paramount, que ahora, y en aplicación de las dos sentencias antes mencionadas, no pueden permanecer dentro del sector urbanizable del Plan Especial y tampoco pueden generar aprovechamiento urbanístico como sistemas generales adscritos. De esta forma resulta que el Plan Especial Paramount pierde esos 320.000 metros cuadrados, que son aproximadamente el 21% de su superficie, lo que en este caso conlleva la pérdida del 21% del aprovechamiento urbanístico.

Según el Documento de referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental del modificado del Plan "Paramount", aprobado por la Dirección General de Medioambiente en el año 2012, la superficie total del Plan es de 1.546.497,49 m², en la diputación de las Cañadas que se encuentra a unos 10 km de Alhama de Murcia, desarrollándose en su mayor parte en terrenos de naturaleza agrícola que se encontraban a una distancia de 140 metros del Parque Regional y LIC Sierra de Carrascoy y el Valle.

Al haberse desplazado la línea de protección del Parque hacia el Noroeste recuperándose terrenos incluidos dentro del Plan Especial Paramount, hay que descontar estos terrenos que ya no pueden formar parte de Paramount. Según los datos de la Memoria del Plan Especial, la edificabilidad en el suelo urbanizable no sectorizado es 0'15 m²/m², que se ve aumentado un 40% por la aplicación de una Prima de aprovechamiento, alcanzando así un coeficiente de 0'21 m²/m², lo que supone que el aprovechamiento total del Plan Especial "Paramount" es de 324.764,47 m²c (1.546.497,49 m²s x 0,21).

Este aprovechamiento, en cumplimiento de las dos sentencias judiciales, se vería mermado en un 21%, pasando a ser 259.764'47 m²c. Según el Estudio Económico del Plan Paramount los gastos de urbanización exterior y conexiones ascienden a 15.535.719'91 €, los gastos de urbanización interna son 17.890.194'79 € y otros gastos 6.150.000 €, que en total suman la elevada cifra de 39.575.914'7 €.

Si a estos gastos de urbanización se le añade el coste del suelo ya desembolsado por los promotores del Plan Especial, resulta que una disminución del 21% del aprovechamiento urbanístico supone un golpe que previsiblemente hace inviable la ejecución de este Plan Especial Paramount. Por otro lado, hay que tener en cuenta la pérdida del dinero desembolsado por los promotores para el pago de los aproximadamente 320.000 m² de terrenos que se adquirieron como urbanizables y ahora han pasado de nuevo a ser no urbanizables con protección específica y que deben salir del ámbito Paramount. Dicha pérdida puede haber dejado a los promotores en una situación que dificulte, aun más, garantizar los recursos propios y los préstamos para la financiación de esta actuación.

Hay que señalar sin embargo que la llamada controversia del “teletransporte”, que permitía la generación de aprovechamiento en los espacios protegidos (de la cual hubo fallos en diversas instancias judiciales a favor y en contra), ha sido resuelta de manera definitiva con la aprobación de la LOTURM 13/2015, que en su propia exposición de motivos especifica que *“los espacios naturales, aunque en ningún caso puedan ser transformados urbanísticamente, sí se puedan calificar como sistemas generales para su obtención gratuita por parte de los municipios, estableciéndose que la asignación de esta categoría no puede ser arbitraria sino que debe atender a una motivación adecuada y soportar una función estructurante y determinante de valor justificado, de manera expresa, vinculado a un destino claro y determinado por el órgano municipal competente para la aprobación del Plan General. Se trata de una técnica de gestión, ligada al cumplimiento de las determinaciones del plan, que pretende la obtención gratuita de suelo de valor ambiental declarado para evitar definitivamente su transformación física y proteger y conservar los valores existentes”*.

Sin embargo, la problemática de la definición de los límites de los espacios protegidos se mantiene como una cuestión altamente polémica, con motivo del conflictivo desarrollo de los instrumentos de planificación ambiental, pese al nuevo enfoque de la LOTURM 13/2015 que solapa la tramitación de los documentos urbanísticos y ambientales. Esta problemática como veremos afecta a otros muchos proyectos.

3.4 La terminal portuaria de contenedores en el Gorguel

No cabe duda que si existe un caso paradigmático de infraestructura estratégica para la Región de Murcia es el proyecto de implantación de una terminal portuaria de contenedores, planteado actualmente en la cala de El Gorguel (Cartagena). No sólo por la elevada inversión presupuestaria que representa sino por su papel como palanca de crecimiento en toda la economía de toda la Región.

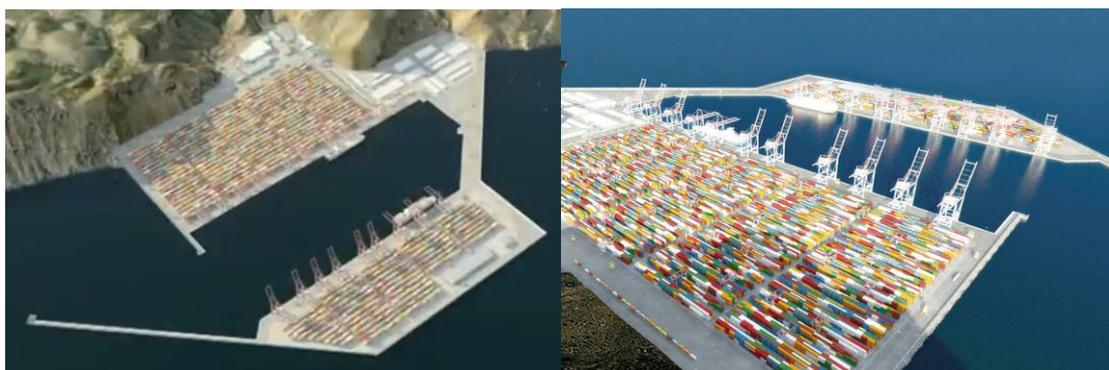


Figura 24. Imágenes del posible proyecto de terminal portuaria de contenedores en El Gorguel. Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena. [9]

La situación geoestratégica de la Región de Murcia y del Puerto de Cartagena es clave en las rutas de comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo, entre Europa y África, y en las rutas continentales entre América, Europa y Asia. La Región está localizada en las proximidades (300 millas) del Estrecho de Gibraltar, por donde discurren las principales rutas marítimas transoceánicas, sirviendo de enlace entre el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo, y a su vez con el Océano Índico a través del canal de Suez. Además, deben tenerse en cuenta las numerosas rutas locales que discurren por la zona, como las que se dirigen a Francia y al norte de Italia. La potencialidad de esta situación privilegiada está limitada por la menor dotación de infraestructuras de la Región de Murcia.

El crecimiento del tráfico marítimo internacional constituye una oportunidad de gran relevancia. De hecho, la tendencia actual es incrementar la cuota de tráfico marítimo y ferroviario. Además, el auge de este tipo de transporte responde a una política de la UE para reducir costes y tiempos de entrega. El informe señala que está previsto un aumento de la importancia relativa de los puertos más dinámicos del sur de Europa, si bien ello dependerá de la capacidad innovadora de cada uno de ellos.

Esto hace del proyecto de puerto del Gorguel una oportunidad única de convertir al puerto de Cartagena en uno de los puertos estratégicos en el mar Mediterráneo, que permitiría ampliar fuertemente su *hinterland* en una Región de tradición fuertemente exportadora como Murcia. Hay que señalar que el Puerto de Cartagena ya es actualmente uno de los más rentables de España, gracias a su posición privilegiada y a la buena gestión de los últimos años. Sin embargo, su potencial se encuentra ampliamente infrutilizado ya que pese a ser uno de los primeros puertos de España en graneles líquidos y sólidos, apenas posee tráfico de lo que realmente constituye las “grandes ligas” del transporte de mercancías que se juegan actualmente en el campo del tráfico de contenedores.

El puerto de Cartagena carece actualmente de espacio para ampliar la superficie de sus instalaciones al haberse convertido en un puerto integrado en la propia ciudad. Dentro del estudio de alternativas realizado, por condiciones batimétricas en la que el calado ha de ser suficiente para albergar buques de gran tamaño, las posibles ubicaciones planteadas en la costa de la Región planteaban serios inconvenientes, como un coste económico desorbitado a causa de la batimetría excesiva en Escombreras o las limitaciones militares que imponía la ubicación en La Algameca.

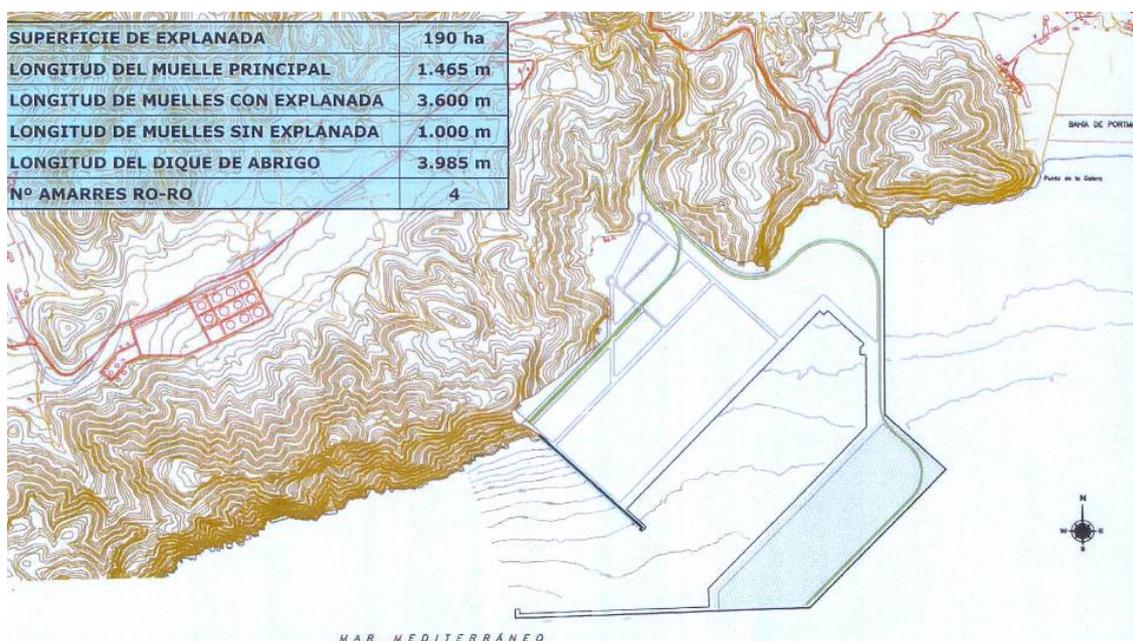


Figura 25. Configuración de la propuesta definitiva de terminal en El Gorguel.
Fuente: [10].

Tan sólo la ubicación en la actual cala de El Gorguel planteaba las condiciones necesarias para poder desarrollar el proyecto. Las características del proyecto propuesto para la Región de Murcia procuran, una serie de ventajas en condiciones de servicio, calidad y productividad. Igualmente, el calado del nuevo muelle se sitúa en 22 metros (frente a los 11 del actual), uno de los mayores de los puertos del Mediterráneo. Esta última cuestión no es menor, puesto que la ampliación del Canal de Panamá modificará los flujos comerciales intercontinentales, circunstancia que conlleva el paso de buques de mayor calado.

La propia posición del Puerto de Cartagena dentro del sistema portuario del Arco Mediterráneo Español, es otro factor significativo. En concreto, la falta de inversiones en esta área, circunstancia que debería corregirse. La importancia económica de los puertos es destacada para sus áreas de influencia. Así, el informe señala que unas infraestructuras marítimas inadecuadas dificultan el desarrollo de flujos comerciales y, en consecuencia, constituyen barreras y trabas al comercio. Un estudio del Instituto de Estudios Económicos llega más lejos y apunta que la ausencia de este tipo de infraestructuras, o su inadecuación, es responsable de la falta de competitividad de un país.

La nueva dársena multiplicaría por más de 7 la superficie destinada por el actual puerto a mercancía general y por más de 28 la capacidad de carga y descarga de TEUs. En total la capacidad se situaría en 2 millones de TEUs en primera fase, que se ampliarán hasta 3,5 en la segunda, lo que permitiría mejorar la cuota del actual puerto en el tráfico marítimo de mercancías. En este sentido, la actuación permitiría disponer de más superficie para el transporte marítimo de mercancía general, una modalidad en la que la Región de Murcia ha tenido hasta el momento una presencia minoritaria, con una marcada desespecialización. Por ejemplo, en el año 2012, el transporte de Mercancía General en el Puerto de Cartagena supuso poco más de un millón de toneladas. Esta cifra representa apenas el 0,5% del total alcanzado por todos los Puertos del Estado, un porcentaje que además se mantiene estable en los últimos años.

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

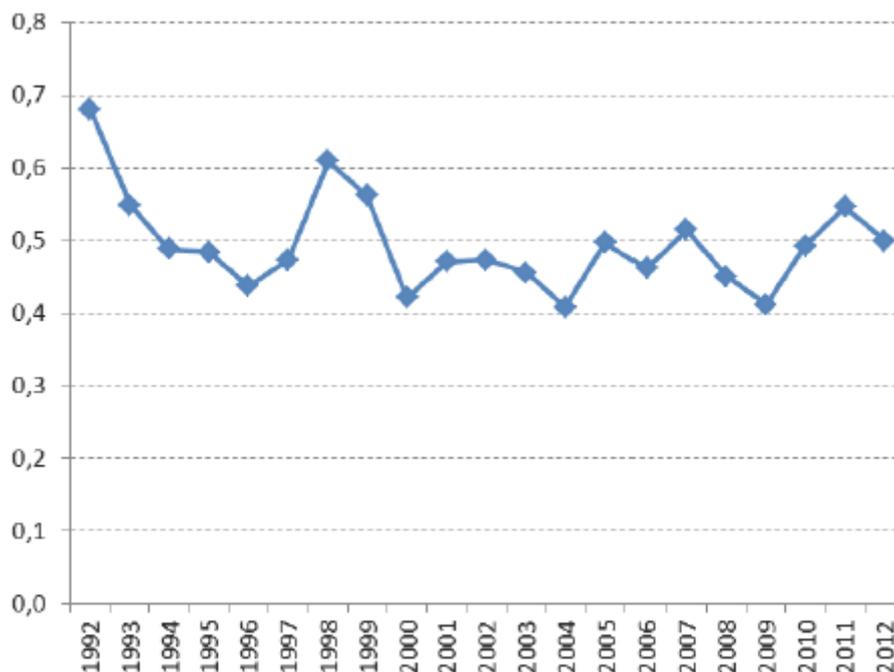


Figura 26. Transporte de mercancías de la APC respecto al total de Puertos del Estado (en %).

Para ganar cuota de mercado, estaría previsto que el nuevo puerto resultase muy competitivo en precios -sobre todo en las actividades de transbordo de contenedores- con tarifas inferiores al de Barcelona, Valencia o Algeciras en los primeros años de actividad. Posteriormente, una vez establecido un posicionamiento atractivo, sería posible incrementarlas gracias a una posición geográfica ventajosa. Permitiría la creación de sinergias con otros medios de transporte, potenciando la intermodalidad, aspecto prioritario en las políticas comunitarias, como en reiteradas ocasiones ha manifestado la Comisión Europea. El impulso del transporte ferroviario de mercancías cuenta con grandes capacidades y potencialidades, siempre que permita la conexión a través de corredores de transporte masivo. En este punto, la participación de la Región de Murcia en el eje ferroviario FERRMED, unido a unas instalaciones portuarias adecuadas ejercería un efecto multiplicador.

La nueva dársena contaría además con conexión directa ferroviaria entre el Puerto y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) portuaria, así como con la ZAL que está previsto desarrollar en torno a la capital regional, aspecto de gran importancia pues ambas están reconocidas como actuaciones de interés por el Ministerio de Fomento, tanto en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 como en la Estrategia Logística de España. Ello redundaría en la conformación de la región de Murcia como área intermodal de carácter internacional.

Por todo lo anterior, la construcción de una nueva dársena tendría un efecto muy positivo en términos de crecimiento económico, desarrollo y empleo. Entre los efectos cuantificados por el informe del Instituto de Estudios Económicos, se encontrarían: □ El desarrollo de la infraestructura movilizará 713 millones de euros en su primera fase, cuyo inicio estaba previsto inicialmente para 2014 y la finalización en 2017, y 404 en la segunda, que se alargaría en principio hasta 2019, si bien el estado actual de tramitación imposibilitará el cumplimiento de estos plazos. Estos fondos serían aportados, según señala el informe, sin coste alguno para el contribuyente. En concreto, será la Autoridad Portuaria de Cartagena (APC) y el concesionario los encargados de financiar el proyecto. La primera, costeará el 70% de la inversión de la primera fase y algo menos del 50% de la segunda fase.

Una vez que la infraestructura se encontrase en funcionamiento, generaría un Valor Añadido de 181 millones al año, si se tienen en cuenta los efectos directos, indirectos e inducidos y, en materia laboral, el impacto global ascendería a 1.916 empleos, de los que buena parte se localizarían en la Región de Murcia. En general, aportaría el 0,6% del VAB regional, y el 0,3% del empleo. Por último, el estudio de viabilidad económico financiera del proyecto realizado por la APC, apunta a una elevada rentabilidad financiera. En concreto, a un valor actual neto financiero equivalente de 9,4 M/€ para la APC y de 5,6 M/€ para el operador de la nueva terminal, en tanto que la tasa interna de rentabilidad sería del 5,5% y el 8,2% respectivamente.

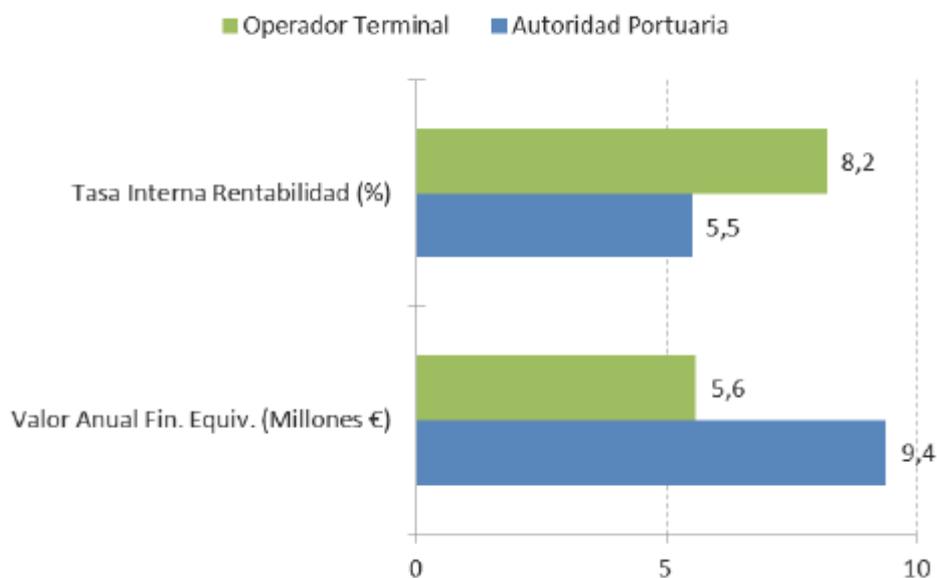


Figura 27. Rentabilidad financiera de la nueva dársena.

Tras esta contundente exposición de argumentos económicos, resultan por tanto evidentes las abrumadoras cifras sobre la rentabilidad económica de esta infraestructura estratégica para la Región de Murcia, cuyos beneficios trascenderían los sectores y los municipios alcanzando desde la industria de Cartagena hasta las empresas vinícolas de Yecla y Jumilla. De hecho, se trata no sólo de un actuación de interés regional, ya que al alcanzar un puerto de interés general la iniciativa corresponde al consejo de ministros del gobierno de la nación (art. 149 de la Constitución Española), lo que podría presuponer una mayor facilidad y viabilidad para llevar a cabo el proyecto. Sin embargo, un proyecto de esta envergadura no suele estar exento de handicaps, que en este caso existen y son bastantes considerables.

En el año 2015, al estar ubicado en un entorno afectado por la Red Natura 2000 el proyecto se encuentra en fase de tramitación ambiental de cara a que el Consejo de Ministros de España declara su interés como actuación estratégica para el país y tramite las medidas compensatorias para que estas puedan ser evaluadas por la Unión Europea, que ha de autorizar la actuación. Como veremos en este y algún otro ejemplo, la existencia de la Red Natura 2000 supone un escollo nada fácil de salvar de cara al desarrollo de un proyecto por muy estratégico que este sea, ya no sólo por la complejidad de la tramitación ambiental, sino también por la capacidad de generar medidas compensatorias que mantengan la viabilidad del mismo.

En el caso de la terminal de contenedores la elección de El Gorguel como ubicación idónea de esta nueva dársena, se basaba en los siguientes criterios de selección según la Autoridad Portuaria:

- Puertos naturales o plataformas marinas continentales con profundidades inferiores a los 50 m., porque a partir de la cual resulta económicamente inviable cualquier obra portuaria.
- Zonas del litoral con escaso valor ecológico donde la ejecución de una obra portuaria implique impacto medioambiental o paisajístico escaso.

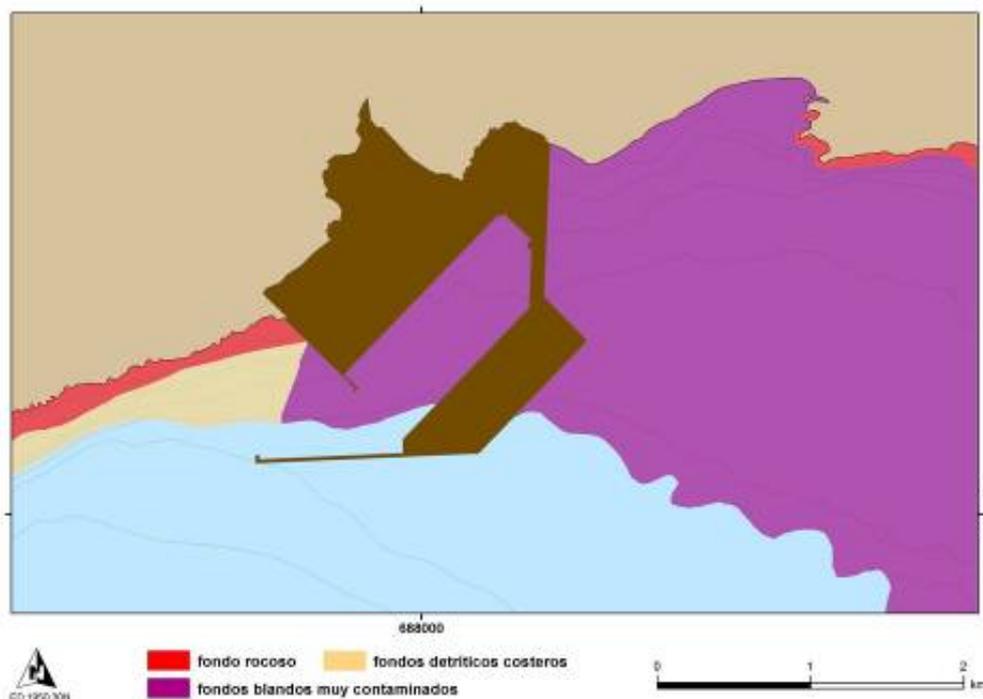


Figura 28. Resultado del estudio de repercusiones sobre el fondo marino aportado por la APC. Fuente: Autoridad Portuaria de Cartagena. [9]

Esta casuística que llevó a la configuración descrita anteriormente ha sido fuertemente contestada por los grupos ecologistas que aducen el impacto no compensable en los siguientes aspectos:

- En el medio terrestre: el entorno de la cala de El Gorguel y la Sierra de la Fausilla es una zona del litoral murciano con alto valor ecológico, reconocida como LIC y ZEPA
- En el medio marino: La franja costera está enclavada en uno de los 3 LIC en el medio marino de la Región de Murcia, denominado LIC "Medio Marino"
- En el Patrimonio geológico: la Cala del Caballo y la Cala y Barranco del Gorguel son LIC de gran valor, y el patrimonio minero de la rambla del Avenque y del Gorguel, que conforman dos conjuntos de gran valor cultural dentro del paisaje industrial de la Sierra Minera.
- En el campo paisajístico, el proyecto de adecuación ambiental de la Bahía de Portmán en marcha y la declaración de la regeneración de la Bahía y de la Sierra Minera como Actuación de Interés Regional.

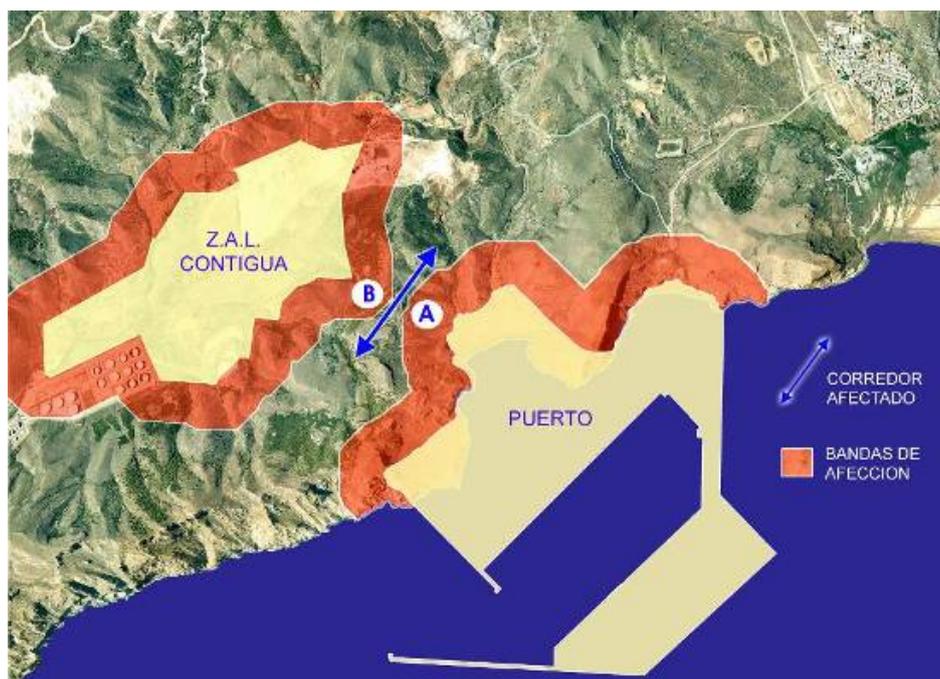


Figura 29. Ámbito de afección del nuevo puerto y la ZAL contigua. Fuente: fundación Sierra Minera [10].

En concreto, en el medio terrestre los grupos ecologistas denuncian que la dársena del Gorguel tendría efectos muy graves en los valores naturales de El Gorguel y de la Sierra de la Fausilla en su conjunto:

- Se alterarán severamente 125 Ha = 15% del espacio protegido.
- 5 hábitats raros o muy raros afectados.
- Pérdida de la localidad tipo de las comunidades vegetales iberoafricanas más relevantes de la biodiversidad del Sureste Ibérico: la comunidad de *Maytenus* y *Periploca*.
- 18 especies vegetales protegidas afectadas por el proyecto: más de 4500 unidades
- Reducción de un 40% de la densidad de rapaces amenazadas en la zona: búhos reales y halcones peregrinos e incremento factores de riesgo para las poblaciones de Camachuelo trompetero.

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas



Figura 30. Impacto denunciado sobre el medio natural de la zona. Fuente: fundación Sierra Minera [10].

- Fragmentación del área protegida, quedando Fausilla desconectada biológicamente de Cola de Caballo y Galera.
- Banalización o pérdida general de calidad de las vertientes sur o costeras del espacio protegido, las más importantes desde el punto de vista ecológico.
- Traslado de la amenaza industrial externa a un grave y decisivo problema interno del espacio protegido, perturbando las vertientes más conservadas, impolutas y valiosas del conjunto del LIC y de la ZEPA.



Figura 31. Accesos terrestres: carretera, ferrocarril y apertura de un túnel en la Sierra de la Fausilla. Fuente: fundación Sierra Minera [10].



Figura 32. Ámbito de afectación de la ZAL contigua y Red Natura terrestre en la Sierra de la Fausilla. Fuente: fundación Sierra Minera [10].

En el caso del medio marino, los mismos grupos también denuncian un elevado impacto ambiental:

- Afección a las poblaciones de aves marinas, por la perturbación debida al trasiego de buques de gran eslora y tonelaje.
- Extensión de las manchas actuales de algas exóticas invasoras.
- Desaparición de los caladeros actuales de arrastre y de pesca artesanal en la zona, y de toda actividad acuícola.
- Destrucción de hábitats marinos y reversión permanente de la dinámica de recuperación ambiental de los fondos marinos contaminados por estériles mineros, con la aparición de manchas de Posidonia oceánica y plataformas de vermétidos.



Figura 33. Impacto sobre el LIC marino definido en Red Natura 2000. Fuente: fundación Sierra Minera [10].

El último apartado es el aspecto paisajístico, debido a la proximidad de la de la actuación de regeneración en Portman, cuya compactibilidad con el nuevo puerto de superficie marina ocupada de 336 Ha y casi 4 km

de dique de abrigo se cuestiona. Como se puede apreciar, al margen del necesario establecimiento de criterios técnicos definidos en un estudio de paisaje (incluidos en la LOTURM 13/2015), resulta ésta una cuestión carga de alta dosis de subjetivismo, que sin duda dará margen a una cierta controversia social.



Figura 34. Visión aérea aportada por la APC de la compatibilidad entre ambas actuaciones [9].



Figura 35. Perspectiva aportada por los grupos ecologistas. Fuente: fundación Sierra Minera [10].

Podemos concluir por tanto que en cuanto más importante es el factor envergadura y emplazamiento en el proyecto, más peso recae en el parámetro ambiental frente al urbanístico.

4. LA AIR MARINA DE COPE

Una actuación urbanística fuente de gran controversia que sí ha sido catalogada como Actuación de Interés Regional fue el Plan Especial del complejo turístico Marina de Cope, situado en un tramo de costa entre los municipios de Lorca y Águilas. Hay que señalar que se trata sin lugar a duda de un proyecto al menos catalogable como singular debido a su importante superficie (más de 21.000.000 m²). De hecho, dicha gran superficie hizo que abarcase dos municipios de la Región obligando en virtud del art. 126 del TRLSRM 1/2005 que el órgano sustantivo encargado de tramitar el planeamiento de desarrollo fuese la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio en vez de los Ayuntamientos.

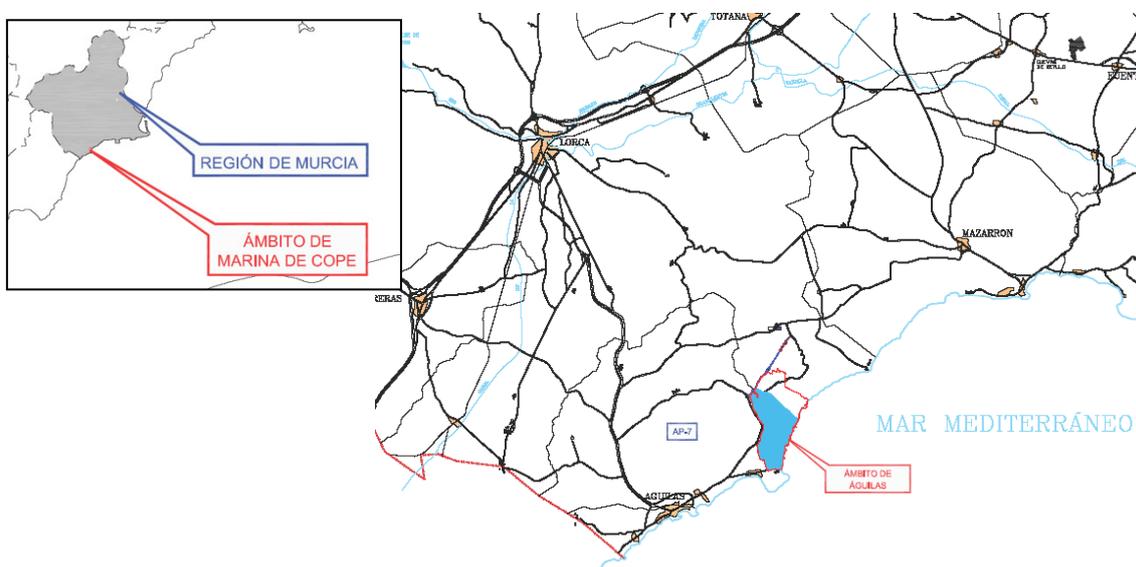


Figura 36. Ubicación geográfica del plan urbanístico Marina de Cope. Fuente: PGMO de Águilas [11].

Se trata de un gran complejo turístico que albergaría usos residenciales, terciarios, comerciales y deportivos. Según indica la propia memoria de la AIR, la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope tiene carácter eminentemente turístico y se promueve por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en desarrollo de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, aprobadas por Consejo de Gobierno mediante acuerdo de 18 de junio de 2004.

Actualmente en el año 2015, el desarrollo de esta AIR todavía pendiente se ha convertido en una obligación para la el gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ya no sólo por los

beneficios y objetivos que se definirán en este capítulo, sino por otros dos elementos nada despreciables. De un lado, evitar las demandas y posibles reclamaciones de daños y perjuicios de los promotores del proyecto (bancos y empresas vinculadas al sector eléctrico fundamentalmente) que han realizado distintas inversiones para arrancar el proyecto. Y de otro lado, poner en valor las distintas infraestructuras que desarrollaron gobiernos estatales de distintos signos políticos en previsión del desarrollo de esta actuación y que actualmente están infrautilizadas (de un lado la autopista de peaje Cartagena-Vera cuya escasa demanda pone en riesgo de quiebra la concesión que la explota, y de otro lado, la desaladora de Valdelentisco, cuyo alto coste de producción de agua no puede ser asumido por la agricultura y ha de ser repercutido al turismo, a riesgo de que le Unión Europea reclame el reembolso de las ayudas con la que se financió en caso de no ser puesta plenamente en servicio).

4.1 Justificación y marco legal de la AIR

Como se desprende de la Memoria de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, el desarrollo económico del litoral sur occidental, tanto en el sector industrial, como en el de servicios y especialmente el turismo esta muy por detrás del resto del litoral.

Se trata por tanto de una actuación encaminada a poner en valor la costa meridional de la Región de Murcia, en la que apenas se han desarrollado infraestructuras turísticas en comparación que la sobreexplotación del marco septentrional que abarca el Mar Menor y la costa limítrofe con Alicante (García-Ayllón, 2013). La causa fundamental de este desequilibrio es sin duda el gran déficit de accesibilidad que históricamente ha tenido el litoral sur occidental, sin un servicio ferroviario eficaz, limitados accesos a las principales redes de comunicación y con tiempos de acceso al aeropuerto internacional más cercano (Alicante) de más de dos horas.

El nuevo marco de accesibilidad propuesto en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia conllevaba un cambio radical en la accesibilidad del litoral sur occidental basado en las siguientes actuaciones:

- Nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia en Corvera cuya Actuación de Interés Regional fue declarada por Consejo de Gobierno mediante acuerdo de 18 de marzo de 2004.
- Autopista Cartagena-Vera.
- Vías de conexión entre el aeropuerto internacional y la autopista Cartagena-Vera.
- Acceso en Alta Velocidad a Murcia y Cartagena y conexión con Águilas
- Mejora de la conexión viaria de Lorca con su litoral.

La implementación de todas estas infraestructuras va a suponer un importante proceso de transformación del territorio. El cambio radical que supondrán todas estas actuaciones debe ser aprovechado para equilibrar dicho territorio, no sólo desde el punto de vista de accesibilidad, sino también desde su desarrollo económico. La principal razón de esta intervención radica en la puesta en valor turístico del litoral sur occidental de la Región de Murcia, siguiendo un modelo de desarrollo de calidad y sostenible, para que supere la tendencia presente en otros tramos de la costa murciana.

Hay que tener en cuenta que en este ámbito existen zonas de protección ambiental, destacando la presencia de especies y valores naturales singulares a nivel comunitario. Ello exige que dicho desarrollo cuente desde el primer momento con la tutela de la Administración para asegurar su adecuada conservación. El intenso, y en ocasiones, descontrolado desarrollo del litoral mediterráneo ha llevado a que apenas se encuentren actualmente espacios con ausencia de desarrollo urbanístico. En la costa de Lorca y Águilas aún se encuentran importantes extensiones exentas, donde predomina la actividad agrícola intensiva.

La sustitución puntual de la actividad agrícola por la actividad turística, permite fomentar en el conjunto del Litoral de Águilas y Lorca la diversificación de los sectores productivos lo que supone en sí mismo el paso hacia un modelo de desarrollo equilibrado y sostenible. No obstante, las numerosas experiencias litorales mediterráneas de desarrollo turístico, induce para este caso la necesidad de aprender de los errores del pasado y aprovechar esta experiencia para el diseño de un desarrollo modélico.

En los distintos sectores, y especialmente en el turístico, la consecución de un modelo de desarrollo sostenible no sólo no va reñido con el resultado de desarrollo económico, sino que lo favorece. La conservación de los valores naturales y un tratamiento adecuado del paisaje, induce un efecto de atracción de turismo de alto poder adquisitivo, produciendo un mayor efecto multiplicador en la economía de la Región. En este sentido, se fomenta la actuación de Interés Regional de Marina de Cope como:

- Una actuación emblemática promovida por la Administración Regional.
- Una actuación integral y respetuosa con el medio ambiente.
- Una actuación potenciadora del turismo de calidad con base en una oferta hotelera importante versus la oferta residencial vacacional actualmente existente en la zona, como una oferta complementaria que posibilite una utilización y explotación de los recursos a lo largo de todo el año.



Figura 37. Costa de Cabo Cope situada entre los municipios de Lorca y Aguilas. Fuente: Sitmurcia [11].

La primera versión de la ley regional del suelo surgida tras la legislación nacional del año 1998, la Ley 1/2001 regulaba las Actuaciones de Interés Regional como instrumento de ordenación del territorio de carácter excepcional, definidas como:

“...aquellas que hayan de beneficiar a la Región en el ámbito de los servicios públicos, la economía, la conservación del medio ambiente y del patrimonio histórico y la mejora de la calidad de vida y en general las encaminadas al logro de los objetivos generales de la ordenación del territorio, y que por su magnitud, importancia o especiales características trascienda el ámbito municipal...”

El objeto de una Actuación de Interés Regional ha de englobarse dentro de alguno de los siguientes campos:

a) La ordenación y gestión de zonas del territorio para facilitar el desarrollo económico y social de la Región, mediante actuaciones en materia de vivienda, actividades económicas, infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios.

b) La implantación territorial de proyectos de infraestructuras, dotaciones e instalaciones de interés comunitario y alcance supramunicipal.

Así pues, dada la orientación turística que se da al litoral de la Región en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, se ha considerado el entorno de Marina de Cope, entre los Términos Municipales de Lorca y Águilas, ideal para el desarrollo de una Actuación de Interés Regional de carácter turístico dado que beneficia a la Región de Murcia en el ámbito de su economía y tiene por objeto la ordenación y gestión de una zona del territorio para facilitar el desarrollo económico.

Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, establecen una serie de “Actuaciones Estratégicas” que situándose en una zona concreta del territorio, tienen la capacidad de desencadenar un proceso de mejora territorial que afecta al conjunto de la Región de Murcia. Dentro de estas “Actuaciones Estratégicas” se incluye la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope ubicada en los términos municipales de Águilas y Lorca, quedando definido su ámbito geográfico y los siguientes parámetros:

- Superficie del Área, incluidos los Sistemas Generales: 21.276.621 m².
- Índice de edificabilidad del Área, incluidos los Sistemas Generales: 0,14 m²/m² de aprovechamiento de referencia del sector.
- Sistemas Generales Superior al 20% del Área y hasta el máximo permitido por la ley del Suelo.

Hay que tener en cuenta que indicando que los datos de la superficie del Área y sus límites tienen carácter orientativo, se ha de

concretar en la propia “Actuación de Interés Regional”, en función del trazado de la autopista Cartagena-Vera que lindase con la actuación, la superficie de esta sería de 21.156.245 m².

En función de las limitaciones que impusiese la autopista y las servidumbres sectoriales de los distintos espacios naturales que se ven afectados, la superficie de la Actuación de Interés Regional se ajustará en el planeamiento urbanístico de desarrollo. Además se establece que el planeamiento de desarrollo, dada su situación entre dos LIC, (Calnegre y Cabo Cope) incluirá medidas dirigidas a preservar los Hábitats existentes según la Directiva 92/43/CEE y RD 1997/1995 y la conexión entre ambos lugares. La “Actuación de Interés Regional de Marina de Cope” de conformidad con las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, deberá además respetar las siguientes determinaciones contenidas en su normativa:

- Cumplimiento de los Artículos 43 y 44, destinando un 25% como mínimo de su aprovechamiento a usos turísticos, exclusivamente establecimientos hoteleros y apartamentos turísticos, pudiendo computar dentro de este porcentaje hasta un 5% de equipamientos turísticos.
- Cumplimiento del Artículo 46, respetando las limitaciones establecidas en las legislaciones sectoriales en materia de costas, aguas, carreteras, transporte, sector eléctrico y las demás legislaciones sectoriales que sean de aplicación.
- Cumplimiento del Artículo 47, quedando prohibida la utilización de aguas procedentes de transferencias externas de otras cuencas para el abastecimiento de instalaciones deportivas de campos de golf.
- Cumplimiento del Artículo 48, contemplando la condición de que se incluyan espacios de amortiguación en las zonas colindantes con el L.I.C de Calnegre y los LIC y ZEPA de Cabo Cope.
- Cumplimiento del Artículo 49, contemplando que para los planes y proyectos de desarrollo de la AIR, que puedan afectar directa o indirectamente a los LIC de Calnegre, Cabo Cope y los LIC Marinos correspondientes a la Franja litoral sumergida de la Región de Murcia y Medio Marino, se realizará una evaluación de sus repercusiones según el Artículo 6 de la Directiva Hábitat 92/43/CEE y RD 1997/1995 modificado por RD 1193/1998.
- Cumplimiento del Artículo 50, contemplando que las nuevas infraestructuras, instalaciones o actividades que se desarrollen y en aquellos casos en que la normativa sectorial así lo determina deberán someterse con carácter previo a su aprobación o autorización por el

órgano sustantivo al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental o al trámite ambiental que corresponda según sus características, estando además sometidos a lo dispuesto en el Decreto nº 48/1998, de 30 de julio, sobre protección del Medio Ambiente frente al Ruido en la Región de Murcia.

- Cumplimiento del Artículo 62, reservando una franja de 500 m. medida desde el límite interior de la ribera del mar, para usos turísticos, situándose fuera de dicha franja la edificación destinada a uso residencial.
- Cumplimiento de la Disposición Transitoria Tercera del Decreto Nº 57 de 18 de Junio de 2004 por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, permitiéndose la continuación de las actividades que se estén realizando en las áreas afectadas por la AIR en tanto no se apruebe definitivamente para la unidad de actuación afectada, su proyecto de reparcelación, o cuando se trate de terrenos destinados a sistemas generales de ocupación preferente (Sistema de Ocupación Directa), cuando se proceda al reconocimiento formal a los propietarios del derecho al aprovechamiento en la Unidad de Actuación a que se vinculan.
- Cumplimiento de la Recomendación General del Anexo IV, incluyendo parte de las zonas de protección “paisajística” y “geomorfológica por pendientes” colindantes con la Actuación, como Sistemas Generales adscritos a los sectores urbanizables, con el objeto de su incorporación al patrimonio público del suelo.
- Cumplimiento de la Recomendación del Anexo IV en la Subárea Águilas-Lorca, incluyendo en la “Actuación de Interés Regional” la construcción de un Centro de Alto Rendimiento Deportivo de conformidad con la legislación estatal en materia de deportes.

4.2 Naturaleza de la actuación

La apuesta por la transformación progresiva de la oferta turística de Murcia hacia modelos más desarrollados capaces de mejorar y ampliar la oferta y la calidad, ha provocado fijar la vista en otras actuaciones ya existentes. En este sentido se han tomado algunas imágenes que pudieran servir de referencia, guardando las distancias oportunas, a algunas de las acciones que se pretenden acometer:



Figura 38. Marina interior en la Costa Azul, exactamente Port Grimaud, donde se aprecia la especialización náutico-deportiva de la implantación turística (izquierda) y de Portofino en la Liguria italiana, muestra un ejemplo de integración en el entorno de un área turística, en este caso ligada a un núcleo tradicional. Fuente: Sitmurcia [11].

Para alcanzar estas cotas de calidad en las infraestructuras turísticas la AIR han de poseer diversos objetivos. Es importante vincular la oferta turística a la realización de una actividad. La CARM planteó el golf como punto de referencia de la AIR ya que el deporte del golf arrastraba cada día mayor número de seguidores, en un momento donde el tiempo dedicado al ocio se incrementaba considerablemente (época pre-crisis, bien entendido).

Bajo esta óptica se planteó la implantación de campos de golf en la propuesta, considerando la mejora en la calidad que lleva implícita este tipo de actuaciones. La náutica es otra de las opciones imprescindibles en la oferta turística litoral. En este caso se propone la alternativa de marina interior, como complemento necesario para el éxito de las implantaciones turísticas. La calidad de la oferta hotelera deberá mitigar los déficits del litoral de Murcia en cuanto a estándares de calidad y servicios, optando por dirigirse a un segmento de alto poder adquisitivo.

La superficie de actuación ocupa una extensión aproximada de 2.116 Has., lindando al Norte con el Lomo de Bas, al Sur con Cabo Cope al Este con el Mar Mediterráneo y al Oeste con las carreteras D-13, D-14 y D-20 y la autopista Cartagena-Vera. El área se encuentra atravesada de noroeste a sureste por diversas ramblas (El Cantal, El Garrobillo, La Galera, El Gato, Elena y Pinares) para las que las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia establecen como Suelos de Protección de Cauces unas bandas de 100 metros de anchura a ambos

lados de los cauces. Dichas zonas en virtud de la regulación de usos contenida en el Anexo V de las DPOTL son compatibles con desarrollos deportivos de carácter abierto, tales como campos de golf, hípica, fútbol, etc. sin perjuicio de su función protectora de riesgos, e incompatibles con la construcción.

Dentro de la Actuación se incluyen zonas de protección paisajística tanto en el Lomo de Bas como en la franja costera lindante con el Mar Mediterráneo. Dichas zonas de protección paisajística se caracterizan como Sistemas Generales adscritos a los sectores urbanizables con el fin de su incorporación al patrimonio público del suelo y su exclusión de la actividad urbanística para conservar sus valores. En este sentido se pretende mantener su situación actual, si bien de cara a su adecuada puesta en valor siguiendo el principio de “conservación activa” se proponen intervenciones de mejora paisajística mediante un tratamiento adecuado acorde con los valores objeto de protección.

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



Figura 39. La Marina de Cope desde el Lomo de Bas. Fuente: Sitmurcia [11].

La localización de esta actuación esta condicionada por:

- Ocupación de suelos de poco valor ambiental, generalmente dedicada a cultivos de regadío que actualmente no tienen una dotación hídrica estable.

- Una ubicación de la actuación que permita un disfrute de la costa así como su adecuada preservación.
- Complementariedad con el núcleo urbano de Águilas que podría muy bien cumplir la función de apoyo y servicios a los nuevos centros de turismo.

El medio físico del entorno en el que se encuadra la actuación se caracteriza por su marcado carácter rural y por su elevada calidad paisajística y ambiental. El conjunto formado por el Lomo de Bas y Cabo Cope es un espacio de elevada calidad paisajística y ambiental configurado por los relieves de la vertiente costera de Lomo de Bas con una costa acantilada media y pequeñas calas; el cabezo calizo de Cabo Cope, y la llanura aluvial costera con sus relieves sedimentarios.

Destacan aquí espacios propuestos como Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), Cabo Cope (ES6200031), al sur, Calnegre (ES6200012), al norte y los LIC Marinos, Franja litoral sumergida de la Región de Murcia (ES6200029) en el entorno de Cabo Cope y Medio Marino (ES6200048) comprendido entre las isobaras de 5 a 350 m. en toda la franja litoral, además de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Sierra de Almenara y Cabo Cope.

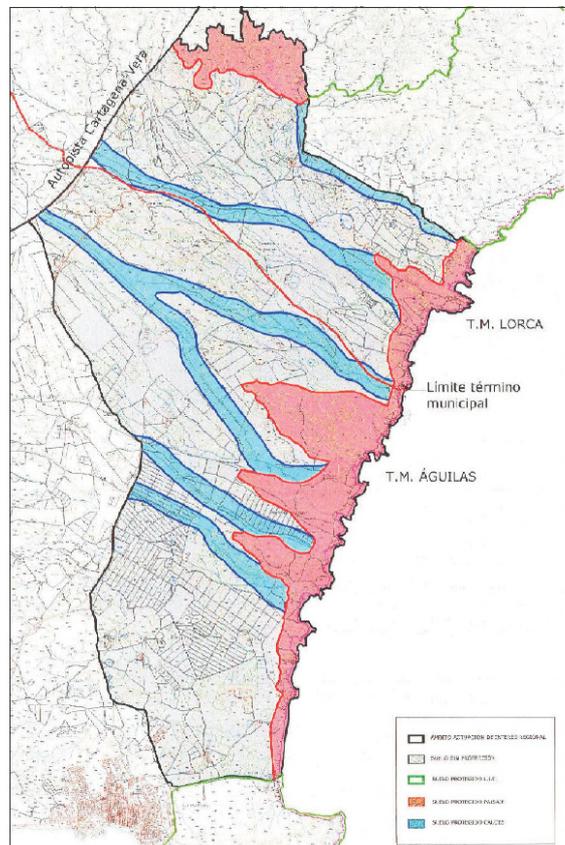


Figura 40. Limitaciones ambientales del área de la AIR Marina de Cope.
Fuente: PGMO de Águilas [11].

Con el objeto de preservar y conservar los valores ambientales y paisajísticos que han hecho a estos espacios merecedores de su protección, se preservan del desarrollo urbanístico, localizándose la Actuación de Interés Regional en la llanura aluvial costera con la sustitución puntual de la agricultura de la zona y la ocupación de espacios improductivos.

Dentro de la actuación se incluyen suelos definidos por las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia como “Protegidos por el Plan de Ordenación Territorial” (cauces y paisaje), si bien los usos definidos en las normas de desarrollo del presente documento son compatibles con su protección.

La actuación de Marina de Cope se define genéricamente como una operación turística de calidad, enfocada a proporcionar la mejor oferta que demandan los segmentos nacionales e internacionales. En este sentido y, dado el déficit existente en la zona, se apuesta por impulsar la oferta hacia el sector hotelero, combinado con una proporción de residencia adecuada y por debajo del límite de mínima densidad, equipamientos y dotaciones complementarias. La actuación se apoyará en tres pilares básicos de servicios, que se acomodarían en tres zonas diferentes del ámbito:

- La oferta náutico-deportiva, a través del desarrollo de una marina interior con capacidad para 1.500-2.000 embarcaciones, localizada al sur del ámbito, en la zona topográficamente más adecuada, entre el LIC de Cabo Cope y la rambla de Los Pinares. La lámina de agua ocuparía una superficie aproximada de 25 hectáreas.
- Oferta ligada al deporte del golf, mediante la propuesta de cinco campos, complementado con otros deportes tales como hípica, fútbol, tenis,...
- Centro de alto rendimiento deportivo, que incorporará las instalaciones necesarias para especializar la zona en servicios a los deportistas de élite, en un lugar donde los condicionantes climáticos son inmejorables.



Figura 41. Posibles actividades de la AIR Marina de Cope. Fuente: Sitmurcia [11].

Las categorías y tipologías edificatorias del uso turístico: hoteles y alojamientos se enfocan hacia segmentos de mercado de nivel adquisitivo alto, tanto nacional como internacional. El desarrollo del resort prevendrá además impactos negativos, al dirigir los flujos de visitantes hacia el interior. El valor paisajístico y natural de la zona, invita a enfocar la actuación hacia desarrollos altamente cualificados.

La tematización del espacio será un objetivo de primera línea y vendrá dada, básicamente, por la nueva oferta complementaria. Considerando las tendencias de la demanda actual y futura, las carencias de la actual oferta complementaria del litoral de la Región de Murcia, y las oportunidades que este espacio brinda se concluye la posibilidad de especializarla en deportes de élite como golf y náutica, centros de alto rendimiento deportivo y concentración deportiva. El modelo de desarrollo urbanístico que se podría plantear para este nuevo espacio se encontraría a mitad de camino entre la fórmula del resort autónomo y el espacio residencial turístico abierto.

Esta solución mixta permitiría adaptar los nuevos desarrollos al marco espacial del entorno mediterráneo en el que tiene lugar, fijar población estable en este espacio de nueva creación y contribuir a la rentabilidad de las inversiones iniciales. Las grandes infraestructuras hoteleras se compaginarían así con importantes equipamientos deportivos, dotaciones e instalaciones comerciales, sanitarios, educativos, culturales y de ocio así como con espacios residenciales integrados en la trama urbana. Aprovechando las privilegiadas condiciones naturales de la zona, llanura baja costera, y unido a las limitaciones por protección ambiental de los fondos marinos, se propone como actuación emblemática de la Actuación de Interés Regional la construcción de una marina interior habilitando en ella puntos de atraque deportivo y otros usos.

Se delimita un ámbito con una superficie de 21.156.245 m², que incluyen 10.578.123 m² (50%) de suelo para uso turístico y residencial, 5.289.061 m² (25%) de sistemas generales en los que se incluye la protección paisajística y 5.289.061 m² (25%) de zona deportiva dentro de la cual se incluye la protección de cauces. La mayor parte en suelos del término municipal de Águilas, 14.370.364 m² el 68%, correspondiendo el resto a Lorca, 6.785.881 m² un 32% interpretándose, al margen de esta circunstancia, como una actuación unitaria.

A continuación se esboza una alternativa de usos e instalaciones, en la línea de lo anteriormente comentado, que se especificarán en su caso, en las bases de los concursos de las actuaciones, así como los porcentajes en tipologías edificatorias, dotaciones e instalaciones incluyendo aquellos que formarían parte de la oferta complementaria:

1. Náutico:

- Marina interior.
- Centros para Deportes Náuticos y Subacuáticos:
- Centro de estudios/investigación/cultivos marinos
- Embarcadero/instalaciones para la práctica de actividades náuticas y subacuáticas

2. Deportivo especializado:

- Centro de Alto Rendimiento deportivo especializado en disciplinas de alta competición con las siguientes instalaciones:
 - Velódromo
 - Pistas de atletismo.
 - Gimnasio equipado con tecnología punta.
 - Centro de Formación, Biblioteca y Sala de Reuniones.
 - Centro de investigación deportiva.
 - Circuito aeróbico.
 - Piscina.
 - Casa Club: comedores, cocina, sala de descanso, oficinas
 - Área de Prensa
 - Taller de mantenimiento y reparaciones
 - Centro médico.
 - Clínica de fisioterapia y rehabilitación.
 - Zona residencial para deportistas.
- Instalaciones enfocadas a concentraciones de equipos profesionales, competiciones, campañas de promoción, entrenamientos.

- Golf: 5 campos de golf de 18 hoyos, de los cuales uno será emblemático de al menos 60 Has. el resto entorno a 50 Has.
- Casa Club de Golf central y dependencias en cada campo.

3. Otras instalaciones deportivas:

- 10 campos de fútbol.
- 10 zonas deportivas en uso residencial.
- Zona hípica.

4. Equipamiento turístico:

- Centros comerciales y lúdicos abiertos y tematizados
- Áreas para convenciones y banquetes integradas en la oferta hotelera

Equipamiento genérico:

- Biblioteca y Sala de Reuniones
- Comedor
- Vestuarios.
- Centro Médico
- Gimnasio
- Salón de Actos
- Talleres de foto-video
- Talleres de mantenimiento y reparaciones.

En principio se estima que la actuación podría incorporar a los usos deportivos–golf-, y náuticos, la especialización en servicios al deporte de alto rendimiento.



Figura 42. Posibles actividades de la AIR Marina de Cope. Fuente: Consorcio Marina de Cope [11].

4.3 Criterios de actuación

La AIR de Marina de Cope se concibe como una iniciativa para contribuir a la optimización del modelo turístico del litoral de la Región de Murcia en un marco de sostenibilidad y de protección del medio ambiente. Esta Actuación de Interés Regional forma parte de las Actuaciones Estratégicas de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, en cuyo Estudio de Impacto Territorial se realizó una adecuada evaluación de sus posibles repercusiones sobre la Red Natura 2000.

Además, la Ley 1/2001, de 24 de abril del Suelo de la Región de Murcia establecía en su Artículo 43 que las Actuaciones de Interés Regional deberán incorporar el Estudio de Impacto Territorial regulado en los artículos 48 y 49 de dicha Ley; hecho que permite garantizar la gestión eficaz del territorio y de sus recursos y minimizar los efectos negativos que pudiesen derivarse de dichas actuaciones.

Los objetivos medioambientales perseguidos eran por tanto los siguientes:

- Respetar los espacios protegidos por sus valores ambientales y paisajísticos, excluyéndolos del desarrollo urbanístico y favoreciendo la conexión entre los LIC de Calnegre y Cabo Cope.
- Conseguir una imagen e identidad propia, así como una imagen urbanizada que permita un manejo claro entre espacio abierto y espacio construido, trascendiendo del concepto de urbanización tal y como lo conocemos, para llegar a un paisaje construido y lograr la consecución de espacios urbano-naturales.
- Tomar decisiones enfatizando los valores estéticos y culturales en las obras de edificación y urbanización.
- Tratamiento paisajístico de los espacios abiertos y de los espacios públicos. Protegiendo los hitos visuales más importantes de posibles impactos.
- Poner en valor espacios degradados, generando expectativas de mejora y recuperación de los mismos mediante áreas bien construidas, vinculadas inevitablemente a las condiciones del lugar.
- Comprender, manipular y reinventar en las zonas que se urbanicen un nuevo paisaje adecuado y atrayente al turismo, que contenga amenidades para los futuros habitantes.

Por tratarse de una operación turística de calidad implica la necesidad de preservar los valores que hacen de éste área, una zona ideal para su aprovechamiento turístico. Por ello, el desarrollo turístico que se propone se enfoca hacia el sector turístico, combinado con una proporción de residencia adecuada y por debajo del límite de mínima densidad. Asimismo, se destina aproximadamente, el 50% de la superficie total de la actuación a Sistemas Generales y zonas deportivas.

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

- Los Sistemas Generales en los planeamientos urbanísticos de desarrollo deberán ubicarse para servir de área de amortiguación de los espacios de alto valor ambiental y paisajístico. Con relación a los campos de golf, el enfoque de esta actividad se hace desde una perspectiva de sostenibilidad, buscando no sólo preservar la elevada calidad paisajística del entorno de las actuaciones que nos ocupan si no, además, mejorarla. En este sentido, la desalación y la reutilización de aguas residuales de la actividad turística depuradas, constituye un condicionante de partida básico y estrictamente necesario para la gestión de este uso. Este criterio es de máxima importancia en el ámbito que nos ocupa a consecuencia del déficit hídrico y de la sobreexplotación de los acuíferos, se optimizará, pues, la dosis de riego. La localización de la marina interior responderá a características topográficas y geológicas adecuadas. En las zonas de protección de cauces podrán ubicarse instalaciones deportivas descubiertas, tales como campos de golf, pistas de tenis, campos de fútbol,...

- Intervenir en un área con un entorno privilegiado permite conseguir un gran nivel de calidad, consiguiendo finalmente una transformación del medio mediante la arquitectura y la urbanización, teniendo en cuenta:

- Texturas: edificación abierta, con alto grado de vegetación y ajardinamiento.
- Usos compatibles con el medio, con ubicación preferente de las zonas turísticas y deportivas en los lugares más idóneos en función de: vistas, líneas de paisaje, protección de los vientos dominantes, etc.
- Orientación adecuada de las edificaciones, aprovechamiento de soleamiento y de energías naturales y renovables.
- Ocupación de mínima densidad.

· Enriquecimiento de espacios abiertos.

- Tener en cuenta en el diseño, los factores geográficos, topográficos, climáticos, ambientales y culturales, mediante la interacción e interdisciplinariedad de profesionales.

- Organizar y estructurar las áreas de acción de forma racional y coherente. Los usos turísticos se ubicaran preferentemente en una franja de 500 metros de profundidad medidos desde el límite interior de la ribera del mar. A partir de la cual se permite el uso residencial. El uso deportivo se intercalara con los restantes.

A nivel urbanístico, las normas de desarrollo del planeamiento pormenorizado del plan parcial seguirán las siguientes pautas:

1. Usos globales y edificabilidad:

- La Actuación de Interés Regional (AIR) de Marina de Cope tiene una superficie de 21.156.245 m², con la siguiente distribución:

%	Suelo:
25%	Sistemas generales.
25%	Uso deportivo.
50%	Uso turístico y residencial

- El índice general de edificabilidad es de 0,14 m²/m² sobre el área total incluidos los Sistemas Generales, lo que supone 2.961.874 m² edificables.

Distribución de edificabilidades:

%	Uso:
10%	Equipamientos.
≥35%	Establecimientos hoteleros.
≤55%	Uso residencial.

Es preciso destacar que la superficie de protección paisajística, incluida en el ámbito de la actuación de interés regional, esta destinada a Sistemas Generales adscritos a los sectores urbanizables, y se integra en el patrimonio público del suelo. La zona de protección de cauces podría destinarse tanto a sistema general de espacios libres incluidos en los sectores como a instalaciones deportivas descubiertas, que resultan compatibles con su régimen sectorial de protección específica. La oferta turística global rondaría las 23.000 plazas, mientras que la zona residencial

contaría con 11.000 viviendas. La población total aproximada del complejo rondaría al 100% de ocupación los 60.000 habitantes.

2. División por sectores: La actuación global quedará dividida en sectores, atendiendo a criterios de pertenencia a ámbito territorial y topográficos, así:

- Una primera división por términos municipales, genera dos áreas, una recayente al término municipal de Lorca y otra al término municipal de Águilas, con el fin de no afectar ninguna actuación urbanística al sometimiento de dos ámbitos municipales diferentes, facilitando así la toma de decisiones y la agilidad en las tramitaciones administrativas de los documentos técnicos.

- Una segunda división atendiendo a elementos topográficos como son los cauces de las ramblas, permitiendo que el propio terreno, de manera natural, facilite ámbitos distintos claramente diferenciados.

- Sectores que recaen en el término municipal de Lorca:

	Superficie m2	Porcentaje s/Total
SECTOR 1	4.013.163	19 %
SECTOR 2	1.480.957	7 %
Sistemas Generales Adscritos.	1.291.761	6 %
TOTAL	6.785.881	32 %

- Sectores recayentes al término municipal de Águilas:

	Superficie m2	Porcentaje s/Total
SECTOR 3	3.966.562	19 %
SECTOR 4	3.659.452	17 %
SECTOR 5	4.486.250	21 %
Sistemas Generales Adscritos.	2.258.100	11 %
TOTAL	14.370.364	68 %

- Total de la actuación:

	Superficie m2	Porcentaje s/Total
TOTAL	21.156.245	100 %

Dentro de cada sector se incluirán los Sistemas Generales de Comunicaciones, de Infraestructuras y Servicios, de Espacios libres, de Equipamiento Comunitario y Sistema General Portuario (Marina Interior

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

en el Sector 5), cuya ubicación y superficies se determinará en el planeamiento de desarrollo. En todo caso a los sectores pertenecientes a cada término municipal se vincularán los Sistemas Generales de protección paisajística incluidos en el ámbito de la “Actuación” que se ubiquen en dicho término municipal. En cada sector, se repartirán cada uno de los usos de manera equitativa en función del porcentaje de superficie (incluidos los Sistemas Generales Adscritos) que represente sobre el área total de la A.I.R.

4.4 La viabilidad económica del proyecto

Como supuestos de partida la CARM y los promotores del proyecto realizaron un análisis de rentabilidad económica de las grandes cifras del proyecto con el fin de obtener el nivel de edificabilidad que garantice una adecuada rentabilidad.

Los supuestos de partida del modelo eran:

- la compra del total del suelo incluido protección de cauces y protección paisajística.
- la realización del acceso principal a la autopista y conexión a infraestructuras.
- urbanización de todos los suelos salvo los de protección paisajística y marina interior.
- construcción y edificación de zonas deportivas.
- edificación del total del suelo residencial.

Las bases de partida consisten en crear un espacio turístico altamente atractivo en base a la marina interior y calas naturales, campos de golf y zonas deportivas, espacios naturales y paisajísticos. A partir de esto crear parcelas turísticas en ubicaciones estratégicas y residenciales, para la puesta en marcha de la actuación. Por ello se han realizado los cálculos de ingresos del análisis en base a la venta de campos deportivos, parcelas turísticas y edificación residencial.

Se presentan a continuación los principales resultados del citado estudio:

- La edificabilidad para uso turístico se ha distribuido al 50% entre hoteles y apartahoteles. Así las unidades de alojamiento suponen un total de 10.924 unidades.
- La zona residencial corresponde con un modelo de mínima densidad y de alta calidad, con un total de 10.968 viviendas.
- La población total del complejo alcanzaría al 100% de ocupación los 60.293 habitantes.
- Las zonas deportivas se podrían distribuir inicialmente en 5 campos de golf de 18 hoyos (de 50 Has de media), 10 campos de fútbol, 10 áreas deportivas por cada unidad residencial y una zona de hípica.
- La zona de equipamientos alberga 10 zonas comerciales, 1 hipermercado, 10 zonas de ocio, salas de fiestas, casino y parques de atracciones y acuáticos.

La inversión total asciende a la cantidad de 1.685 millones de euros con el siguiente desglose:

	Importe mill. €
Adquisición de suelo	385
Urbanización	239
Conexión con infraestructuras	48
Construcción residencial	1.004
Construcción deportiva	9
TOTAL	1.685

Incorporando gastos y honorarios se alcanzaría la cantidad de 2.336 millones de euros. La construcción de la Marina Interior supone un gasto adicional de 30 millones, sin embargo se establece que dicha inversión se cubre con los ingresos de la venta de los puntos de amarre, por lo que se excluye de los cálculos, bajo un supuesto de cobertura, pues los ingresos se estiman superiores. Adicionalmente se estiman los costes de edificación para el resto de usos (turístico y equipamientos), así la inversión global de la actuación alcanzaría los 2.738 millones a la que añadiendo los gastos podría llegar a 3.800 millones.

De cara a equilibrar dichos gastos los promotores proveyeron los ingresos que se derivarían de la venta de las viviendas residenciales construidas, de las parcelas para alojamientos turísticos y equipamientos, y de las zonas deportivas construidas, suponiendo un importe total de 2.661 millones de euros con el siguiente desglose:

	Importe mill. €
Parcelas para alojamientos turísticos	255
Parcelas para equipamientos turísticos	69
Campos de golf y edificación deportiva	112
Viviendas residenciales	2.225
TOTAL	2.661

Adicionalmente se planteaban incluso ingresos financieros por el saldo positivo de los ingresos acumulados de años anteriores (el tipo de interés aplicado era del 5%). Esta situación se ha visto ampliamente destacada como inverosímil tras la etapa de crisis económica.

La estimación del Cash Flow y rentabilidad de la operación global se realizaron a partir de los cálculos para distintos supuestos de edificabilidad. A medida que aumenta la edificabilidad global (dado que se mantiene los porcentajes de distribución del suelo) aumentan los coeficientes parciales de edificación por sectores.

Las rentabilidades resultantes para niveles de edificabilidad crecientes son obviamente mayores. Como resultado del análisis se concluye que la edificabilidad de 0,14 m²/m² garantiza una rentabilidad aceptable del proyecto en conjunto. El cálculo del Cash Flow supone la estimación de los flujos de ingresos y pagos a lo largo de la realización de la actuación que se estima en 12 años. A partir del flujo de Ingresos y Costes se calcula el Valor Actual Neto (V.A.N.) que supone el valor actualizado al presente de los flujos de ingreso y costes que se van a generar a lo largo de los años de duración del proyecto. El valor de actualización es el precio del dinero que se ha estimado en un 5%. La fórmula para su cálculo se presenta a continuación:

$$VAN = I_0 - C_0 + (I_1 - C_1)/(1+r) + (I_2 - C_2)/(1+r)^2 + \dots + (I_n - C_n)/(1+r)^n$$

Siendo “r” el tipo de interés o precio del dinero del 5% y “n” el nº de años de la actuación, en este caso se plantearon 12. El V.A.N. resultante es de 74 millones de euros, lo que equivale a una Tasa Interna de Retorno (T.I.R.) del 2,87 % (el T.I.R. es el tasa de rentabilidad o precio del dinero que hace el V.A.N.=0). Adicionalmente cabría aplicar la tasa de inflación para corregir el valor real de la corriente de ingresos y pagos futuros, si se estima en un i=2% el VAN mejora y alcanza los 137 millones de euros.

En el supuesto de permuta de suelo con los propietarios, las opciones variaban considerablemente, por lo que se generaron los cálculos bajo distintos supuestos de permuta de suelo con los propietarios. Es decir suponiendo que se realiza un cambio de suelo por urbanización, sin que ninguno de los dos agentes ni propietario ni promotor salgan perjudicados.

La razón fundamental de la mejora en la rentabilidad radica en el hecho de que el coste de adquisición de los terrenos por el promotor se reduce por lo que los gastos financieros y partidas asociadas, que adquieren una gran relevancia, se reducen sensiblemente. Sin embargo el propietario recibe su valor en suelo urbanizado con lo que mejora por la puesta en valor de sus terrenos. Se presentan a continuación las rentabilidades para distintas alternativas de permuta:

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

	PERMUTA 0%	PERMUTA 30%	PERMUTA 40%	PERMUTA 50%	PERMUTA 100%
V.A.N. NEGOCIO	74.475.505	158.548.593	186.572.955	214.597.318	354.719.131
T.I.R. ANUAL	2,87%	6,62%	8,01%	9,47%	18,09%

Cuya representación se incluye en el gráfico adjunto:

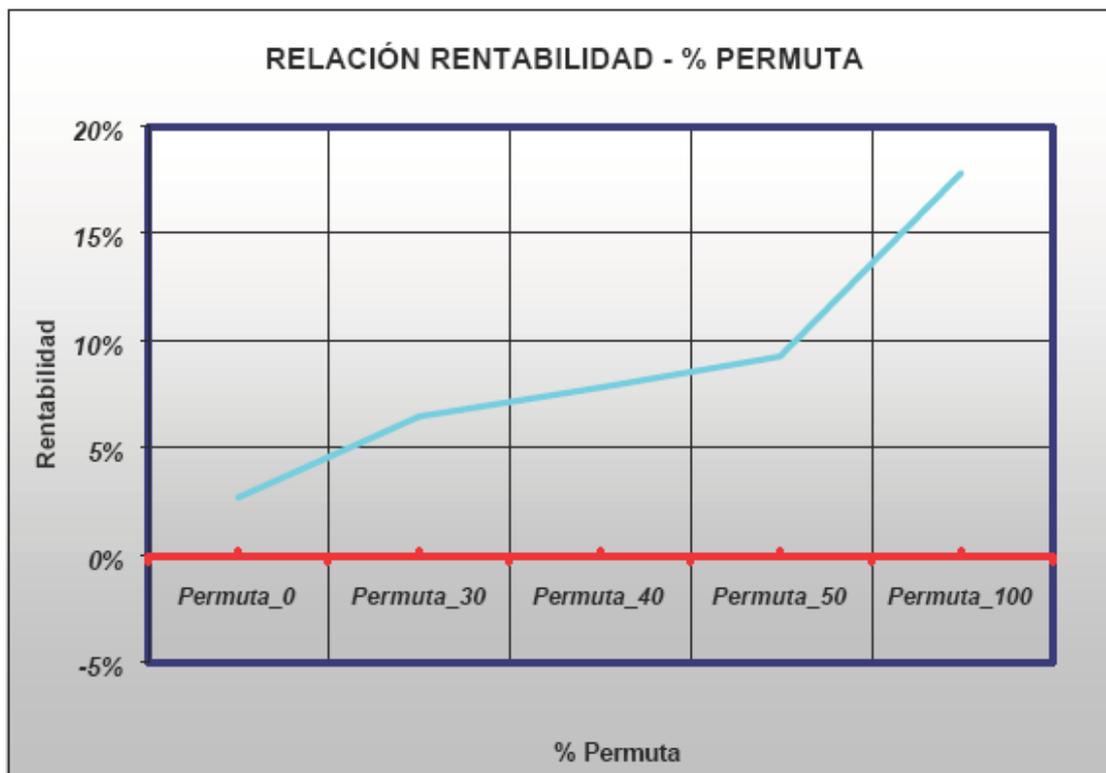


Figura 43. Supuesto de permuta de suelo con los propietarios. Datos: [11]

Las actuaciones que se proponían en Marina de Cope debían teóricamente de tener una función ejemplarizante sobre otras posibles actuaciones que se desarrollan en el resto del litoral murciano e imponer un nivel de calidad que miméticamente se pueda transmitir a otros desarrollos privados que puedan surgir. La inversión total que pudiera desarrollarse en estas actuaciones sería de un total de 3.800 millones de euros a desarrollar en un período de 12 años, lo que supondría una inversión sostenida media anual durante ese periodo de unos 317 millones de euros. Ello supondría, durante ese tiempo, la creación de casi 3.000 puestos de trabajo directos en el sector de construcción y otros tantos indirectos en el resto de los sectores. Además la oferta turística prevista que podría llegar a alcanzar las 22.800 plazas supondría la

creación de otros 3.800 puestos de empleo directos y 6.600 indirectos. Esta nueva actividad económica tendría, además, un efecto sinérgico y catalizador en el litoral sur occidental, que supondría sin duda el despegue económico de la zona.

5. APARTADOS DEL TRABAJO

ENUNCIADO

Se pretende realizar un importante complejo turístico situado en el límite entre los municipios de Lorca y Águilas en la costa de la Región de Murcia. Se plantea como una actuación emblemática, respetuosa con el medio ambiente y potenciadora del turismo de calidad, con base en una importante oferta hotelera y residencial vacacional que por su importancia será tramitada como Actuación de Interés Regional (AIR).

La urbanización cuenta en su conjunto con 20 hoteles en sistema de bloque abierto y un importante número de viviendas, de las cuales 40% se corresponden con la tipología de adosado y 60% en bloque abierto. Además se prevé la práctica de deporte de élite como una de las principales ofertas de la actuación, que incluirá, al menos, cinco campos de golf de 18 hoyos con superficies entre los 600.000 y 900.000 m² cada uno, y un complejo deportivo de 100.000 m² (con diez campos de fútbol, un club de tenis y un centro de especialización deportiva dedicado a la práctica del fútbol), además de una marina deportiva con cerca de 1500 puntos de amarre.

Para el presente trabajo sólo se abordará la ordenación del tramo correspondiente al municipio de Águilas, que posee alrededor del 70% del suelo de la actuación global. Esto representa un sector 7.661.670 m² más los siguientes sistemas generales que se entienden como elementos computables a urbanizar o mantener:

- SG de protección paisajística Red Natura 2000 (SGEL-PP) 1.942.691 m²
- SG Espacio Libre-Parque Urbano (SGEL-PU) 211.370 m²
- SG Deportivo-Campos de Golf (SGD-CG) 2.561.102 m²
- SG Deportivo-Centro de Especialización Deportiva (SGD-CED) 39.623 m²
- SG Comunicación-Viario (SGC-V) 632.818 m²
- SG Comunicación-Tranvía (SGC-T) 8.497 m²
- SG Deportivo-Marina (SGD-MI) 486.679 m²
- SG Infraestructuras y Servicios (SGI) 147.605 m²

De cara a la propuesta del aprovechamiento de referencia, el plan se encuentra en un espacio clasificado como suelo no urbanizable por el PGMO vigente, por lo que es necesario modificar el Plan General. La revisión del Plan General debe realizarse siguiendo unos criterios de coherencia territorial y equilibrio entre zonas. En este sentido existe un cierto compromiso entre Ayuntamiento y la empresa promotora de permitir al promotor fijar el aprovechamiento de referencia que le resulte más ventajoso siempre y cuando se mantenga en la misma categoría de densidad que los sectores de suelo urbanizable de su entorno.

Una de las principales preocupaciones de vuestro cliente reside en este campo en el cumplimiento de los estándares urbanísticos en materia de equipamientos y zonas verdes, que es necesario minimizar debido al coste que suponen. Para ello, vuestro cliente os pide mantener el proyecto en la categoría que se establezca, pero generando un diseño que agote la edificabilidad de esa franja al máximo al tiempo que optimice el coste de equipamientos y zonas verdes.

Los espacios libres y las zonas verdes que solicite la LSRM deberán de cumplirse escrupulosamente en opinión de los técnicos municipales para mantener el pregonado criterio de calidad medioambiental, representando el coste de zona verde que pide la ley un sobrecoste que compromete en opinión de vuestro cliente la viabilidad del proyecto debido a la extensión del mismo. En este caso, vuestro cliente os pide el análisis de este problema de cara a la búsqueda de alguna solución.

Como el plan es un elemento de modificación estructurante de plan general, para su revisión es preceptivo el informe positivo de todas las administraciones implicadas, que emiten los siguientes informes:

- La Confederación Hidrográfica de Segura informa que para cumplir los riesgos derivados de encontrarse en una zona de cierta inundabilidad para un periodo de retorno de 25 años y calado 0,8 metros, se entiende que la edificación debe de estar prohibida en la zona de policía de los cauces, siendo sin embargo autorizable su ocupación en éstos por parte de las zonas verdes fuera del DPH.

- La Demarcación de costas, al margen de prohibir la edificación en la banda zonas de servidumbre de protección, impone de cara a no generar interferencias con el flujo sedimentario longitudinal de la dinámica litoral

que la bocana y la dársena de la marina deportiva sean interiores (es decir tierra adentro), no pudiendo ganarse más tierras al mar que las correspondientes al mínimo dique y contradique necesarios para proteger la marina del oleaje. Por otro lado, en base a los estudios sobre dinámica litoral realizados por los ingenieros de la demarcación, el puerto deportivo deberá situarse en la parte norte del sector, lo más cercano posible al límite con el municipio de Lorca.

- La Demarcación de Carreteras solicita que se haga un estudio de tráfico para comprobar la afección de los flujos de vehículos a las carreteras existentes. Tras la realización del mismo, impone que el diseño de la estructura viaria de todo el sector canalice el 80% de las IMD a través de la autopista AP-7 Cartagena-Vera, siendo sólo el 20% restante destinado a las carreteras secundarias de la comarca, que deberán emplearse como infraestructuras de apoyo únicamente. Por otro lado, al tratarse de un sector de gran superficie la ordenación deberá contemplar la propuesta de poseer un tranvía que se quiere diseñar para llevar a los turistas desde el punto de desembarco de la AP-7 hasta un punto de máxima representatividad del proyecto.

Desde el punto de vista empresarial, al tratarse de un proyecto de muy importantes dimensiones, la empresa promotora pretende realizar el plan urbanístico global y llevar a cabo inicialmente una primera fase que representa el 20% de la edificabilidad proyectada de cara a minimizar la inversión. La idea es urbanizar y construir una primera fase del proyecto que genere una demanda y un núcleo turístico de interés. Con posterioridad, el plan empresarial prevé que se vayan vendiendo a otros promotores el suelo de las siguientes fases. La parcela de una segunda fase que representaría otro 20% de la edificabilidad se vendería a otro promotor en dos años y luego a varios promotores se les vendería después el suelo de una tercera y cuarta fase con el 30% cada una en los 5 años siguientes. La ubicación de estas fases deberá reflejarse en la ordenación. En este sentido, el departamento comercial de la empresa promotora que os contrata insiste en la necesidad de abarcar en este 20% inicial del proyecto a edificar todos los servicios y equipamientos más atractivos del proyecto, de cara a que una rápida venta de las viviendas y hoteles permita atraer a los inversores que han de comprar el suelo del 80% de edificabilidad de las fases 2,3 y 4.

DOCUMENTACIÓN ADJUNTA:

- Plano de situación y ortofoto (plano A, sin escala)
- Plano de clasificación de suelo e intensidades en sectores urbanizables del PGMO de Águilas (plano B, sin escala)
- Plano catastral y topográfico con reservas de suelo para infraestructuras, sistemas generales de protección paisajística y situación de los cauces existentes en el sector para ordenación global (plano C, escala gráfica)
- Plano para el desarrollo de la ordenación pormenorizada del sector (plano D, escala gráfica)
- Fichas de planeamiento de las tipologías edificatorias permitidas

CONTENIDO MÍNIMO DEL TRABAJO

El trabajo incluirá al menos los siguientes documentos:

- Memoria detallada de justificación de la propuesta, analizando la situación actual y futura, y completando con un diagnóstico de necesidades urbanas. Al tratarse la AIR de una reclasificación de suelo no urbanizable, el aprovechamiento de referencia no se aporta como dato, y deberá ser propuesto por el alumno en base al análisis del PGMO del municipio de Águilas suministrado.
- Plano de ordenación D en A1 aportado en papel con un grafismo detallado de la solución planteada.
- Documento de justificación en detalle de las tipologías edificatorias planteadas y las distintas secciones viarias del proyecto.
- Cálculos económicos del coste de la urbanización mediante el método MSV.
- Anejos de documentación complementaria que se hayan tenido en cuenta para las decisiones adoptadas en caso de ser necesario justificar algún aspecto importante.

Se valorará por tanto la capacidad del alumno para conseguir información, para realizar hipótesis de trabajo propias o planteamientos basados en bibliografía técnica contrastada, de manera que aquellos trabajos que profundicen más en las soluciones técnicas de diseño adoptadas serán los mejor valorados en esa materia.

DATOS COMPLEMENTARIOS

- El objetivo del trabajo no es resolver un ejercicio práctico al uso con un resultado en función de unos datos suministrados en el enunciado. Su objetivo es plantear una situación real con condiciones de trabajo reales donde el alumno deberá de realizar una serie de propuestas en base a una información obtenida por él mismo (inspecciones sobre el terreno, información pública de la web de la gerencia municipal, Sistemas de información territorial de la CARM: Cartomur, IDERM, SitMurcia, etc.) tal y como sucede realmente en la práctica profesional.
- Tal y como se ha enunciado, no existe un alcance mínimo establecido pero se valorará la capacidad del alumno para conseguir información, para realizar hipótesis de trabajo propias o planteamientos de cálculo originales, y para consultar e interpretar la normativa aplicable. En caso de necesitarse algún parámetro o información complementaria que no esté disponible en la documentación disponible, el alumno podrá plantearla como hipótesis de su creación, siempre y cuando ésta se plantee dentro unos márgenes razonables y no suponga un error distorsionador de los resultados.

CONDICIONES DE ENTREGA DEL TRABAJO

- El trabajo ha de entregarse en pdf, en un archivo único no superior a los 10 Mb sin límite de páginas, que deberá enviarse por correo electrónico a la dirección salvador.ayllon@upct.es (no se admitirán ni varios correos, ni ficheros comprimidos, ni links a servidores, ni otras soluciones análogas). A su vez, el alumno deberá entregar en clase el plano de ordenación D en tamaño A1 o A0 en formato papel en el que se ilustre nítidamente la solución planteada con toda la información necesaria.
- La fecha límite de entrega del trabajo en papel será el último día lectivo de clase, en el que deberá realizarse una presentación al profesor y resto de los alumnos de la propuesta realizada. El fichero en pdf se deberá enviar por correo antes de la entrada a clase dicho día.

NOTA DEL TRABAJO

- El trabajo es voluntario. Su nota constituirá un 10% extra de la nota del curso y se añadirá a la nota obtenida en el examen final (manteniéndose ésta sobre 10, no sobre 11). Sin embargo, la nota mínima que se deberá tener en el trabajo para que éste compute en la evaluación será de 5 sobre 10.
- No realizar o suspender el trabajo no constituye penalización alguna en la nota del curso.
- La nota del trabajo se guardará durante el presente curso académico 2014-2015, no más allá.

CRITERIOS DE EVALUACIÓN

- Se valorará la claridad expositiva, justificación de conceptos y afán investigador más allá de los apuntes.
- Toda solución adoptada deberá de estar debidamente justificada y ser acorde a la normativa existente, tanto a nivel de Plan General como a nivel de LSRM.
- Se penalizará fuertemente el uso de “cortar y pegar” y trabajos que sean injustificadamente largos o que no se ciñan a lo preguntado. No se penalizarán los errores numéricos de cálculo, siempre y cuando éstos no impliquen el desconocimiento de los órdenes de magnitud de los valores de uso habitual.

OTROS

- Los trabajos habrán de realizarse en grupos de 2, 3 ó 4 alumnos
- En el Aula Virtual la unidad docente podrá colgar elementos de apoyo a la resolución del trabajo.
- No se admitirán consultas en torno a la resolución del trabajo ni en clase ni en tutorías. En caso de dudas en torno a los datos suministrados en el enunciado o a cuestiones de planteamiento, éstas podrán plantearse públicamente en clase para que todo el

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

mundo pueda ser partícipe (no por correo), siendo la aclaración (en caso de que sea necesario y ésta sea procedente) expuesta en el aula virtual de la asignatura para toda la clase.

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas

6. BIBLIOGRAFÍA

[1] Ministerio de Información y Turismo. *Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional*. Boletín Oficial del Estado, 31/12/1963.

[2] Ministerio de Vivienda. *Ley sobre el régimen del suelo y planificación urbana*. Boletín Oficial del Estado nº 135, págs. 3106 a 3134, 14/05/1956.

[3] Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Medio Ambiente de la Región de Murcia. *Ley 4/92 de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia*. Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 189, págs. 5998 a 6010, 1992.

[4] Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. *Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia*. Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 282, págs. 26683 a 26746, 2005.

[5] Consejería de Fomento, Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. *Ley 13/15 de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia*. Boletín Oficial de la Región de Murcia nº 77, págs. 13428 a 13573, 2015.

[6] Ministerio de Fomento y Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio CARM. *Plan Director del Aeropuerto de Internacional de la Región de Murcia*. Dirección General de Aviación Civil, http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/POLITICAS_AEROPORTUARIAS/ITA/PLANES_DIRECTORES/PLANES_DIRECTORES/PD_Murcia.htm. Ministerio de Fomento, 2002.

[7] Murcia Alta Velocidad S.A. *Información Corporativa sobre la red arterial ferroviaria de la ciudad de Murcia*. Ministerio de Fomento, 2006.

[8] Ayuntamiento de Alhama de Murcia, Servicio técnicos municipales. *PGMO Alhama de Murcia. Informe Avance de Planeamiento del Proyecto Paramount Park*. Ayuntamiento de Alhama de Murcia, 2012.

[9] CROEM y Autoridad Portuaria de Cartagena. *Repercusiones Sociales, Económicas y Ambientales del Proyecto Dársena de El Gorguel*. Confederación de Empresarios de la Región de Murcia, 2012.

[10] Fundación Sierra Minera. Informe técnico sobre el impacto de la instalación de una dársena de contenedores en El Gorguel, 2012. www.fundacionsierraminera.org/.

[11] SitMurcia. *Memoria de desarrollo de la AIR Marina de Cope*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2006. www.sitmurcia.es

La Actuación de Interés Regional (AIR):
la política urbanística en el contexto de las inversiones estratégicas



Escuela Técnica
Superior de Ingeniería
de Caminos, Canales y
Puertos



Universidad
Politécnica
de Cartagena