

Urbanismo, vivienda y transporte

*Comisión de Urbanismo del Foro Ciudadano**

1. URBANISMO

1.1. Introducción

Si el urbanismo en España sufrió un cambio demoledor tras la promulgación de la Ley del Suelo estatal 6/98, la Comunidad Autónoma de Murcia fue aún más lejos con la Ley Regional del Suelo 1/2001.

Si la Ley estatal dispuso que todo el suelo que no estuviera protegido tenía que ser urbanizable, la Ley regional descatalogó, además, suelo protegido para que pudiera ser urbanizado. Si la Ley estatal disponía que el suelo quedara lo más desregulado posible, para evitar obligaciones y compromisos a los urbanizadores, la Ley regional tampoco se quedó corta y añadió la prevalencia de la iniciativa privada sobre la pública. Y si la Ley estatal limitó las cesiones de aprovechamiento a los ayuntamientos al 10%, la Ley murciana añadió la posibilidad de que estas cesiones se pudieran reducir al 5%.

Estas nuevas leyes del suelo, auspiciadas por gobiernos del PP, han instaurado un sistema insostenible en la forma de entender la ciudad, el territorio y el medio ambiente. En resumidas cuentas, y de acuerdo con el modelo económico liberal, este sistema se funda sobre el principio siguiente: mientras los beneficios y plusvalías generados por el proceso urbanizador son para propietarios y urbanizadores, los gastos necesarios para que el proceso funcione (y en especial las grandes infraestructuras) corresponden a la Administración o, lo que es lo mismo, a los ciudadanos.

1.2. La situación del planeamiento urbanístico. Tendencias

En las circunstancias actuales, el planeamiento urbanístico se mueve entre dos aguas, la procedente de la anterior legislación del suelo, con la que se redactaron los planes de ordenación vigentes, y la derivada de la nueva legislación. Las contradicciones entre ambas, en lo conceptual y en la práctica, y la falta de adaptación de los planes de ordenación vigentes, son el río revuelto donde la ganancia es de los pescadores y donde no se respetan ni las vedas, con el consentimiento y la complicidad de las administraciones públicas correspondientes.

El urbanismo funciona actualmente a base de reclasificaciones del suelo al margen del modelo urbanístico municipal —otro modelo no existe— y conforme a los intereses de la iniciativa privada. Toda reclasificación es posible. Y si lleva aparejada un campo de golf, con más razón.

* La Comisión de Urbanismo del Foro Ciudadano agrupa a diversos arquitectos y urbanistas de la Región de Murcia que han colaborado en la redacción de este capítulo.

Lo malo de esta práctica no es sólo su evidente disfuncionalidad, sino que además no resuelve la problemática de la vivienda que se pretende atajar (y que se produce generalmente en torno a los ensanches naturales de las ciudades, donde la demanda de viviendas es más acuciante). Las reclasificaciones se producen, sobre todo, en el sector turístico y de segunda residencia y en zonas alejadas de los núcleos de población.

Los ayuntamientos suelen asumir las propuestas reclasificadoras de los promotores, sin más intervención o condicionamientos que los estrictamente legales y sin tener resueltas las infraestructuras necesarias para su funcionamiento: abastecimiento de agua, saneamiento, depuración, accesibilidad viaria, etc. La política que se sigue al respecto es la del “¡ya veremos!”. Viene al caso la reciente reclasificación de terrenos en un municipio murciano para la construcción de 4.000 viviendas y un campo de golf: no dispone de ningún servicio, la población prevista es superior a la del propio municipio y la dotación de agua con la que se cuenta sólo sirve para abastecer a 50 habitantes, el resto ya veremos.

Ante la falta de adaptación de los planes de ordenación vigentes, esta tendencia tendrá una duración ilimitada, los intentos para reconducir la situación serán cada vez más difíciles y el sistema tendrá consecuencias graves e irreversibles.

1.3. Planificación territorial

La planificación territorial en la Región es una asignatura pendiente. En general, ha brillado por su ausencia, pese a la necesidad de planificar sectores cruciales en el desarrollo social y económico, como el industrial, el turismo o el medio rural, además del propiamente urbanístico.

Para hacerse una composición de lugar de lo que significa la Ordenación del Territorio para el actual Gobierno regional, no hay más que constatar la dependencia de la Ordenación del Territorio con respecto al Turismo, en cuya Consejería se incluye orgánicamente, en vez de incluirse en la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo.

Este hecho, insólito en España, responde a la original idea, manifestada por alguno de sus responsables, de que la Ordenación del Territorio no tiene nada que ver con el Urbanismo, pese a existir una Ley del Suelo común a ambos. En todas las comunidades autónomas españolas, el Urbanismo y la Ordenación del Territorio son inseparables y tienen la misma dependencia orgánica, a nivel de Consejería o de Dirección General. En Murcia, somos diferentes.

La Ley del Mar Menor

La planificación territorial tuvo sus comienzos con la Ley de Protección y Armonización de usos del Mar Menor (Ley 3/87), que no se desarrolló ni aplicó por falta de voluntad política y por la oposición de los municipios ribereños, que temían perder el control de las licencias de obras. Los instrumentos para su desarrollo, relativos al saneamiento, armonización de usos, protección y ordenación, jamás se redactaron. Y la Ley del Suelo regional dio la puntilla a esta Ley 3/87, derogándola en 2001. Al día de hoy, podemos afirmar que el Mar Menor, el espacio emblemático y más singular de la geografía murciana y buque insignia del turismo, objeto de numerosas declaraciones y convenios nacionales e internacionales, no dispone de la más mínima figura de protección. Esta situación insostenible nos lleva a exigir que, con carácter de urgencia, se dicten las normativas precisas y efectivas para la protección de la laguna.

Las Directrices de Portmán

Durante los años 1994-1995, se elaboraron y aprobaron las Directrices de Ordenación Territorial de Portmán y Sierra Minera, cuya característica fundamental radicó en el consenso de las fuerzas políticas y la amplia intervención en su redacción por parte de profesionales y organismos públicos y privados, con carácter pluridisciplinar. Estas Directrices nunca se desarrollaron, por falta de medios económicos y por la oposición del propietario mayoritario de los terrenos de la sierra minera, que ha demostrado tener una gran influencia en la Administración Regional para paralizar el proyecto.

El proyecto fundamental de las Directrices de Portmán era la recuperación de la Bahía y de la Sierra Minera, trasladando parte de los estériles mineros que la cubren a las cortas mineras existentes, que es precisamente el lugar de donde salieron. La oposición de Portmán Golf y la falta de decisión de la Administración para negociar la cesión o expropiar las cortas mineras, ha hecho inviable hasta la fecha la recuperación de la Bahía, no sin antes haber intentado otras alternativas como la de trasladar los estériles a Escombreras para rellenar el sarcófago de la ampliación del puerto petrolero, que tuvo un final rayano en lo ridículo al ser rechazado por la UE por incumplir la normativa medioambiental europea. También se han barajado alternativas como echar los estériles al mar o la pintoresca propuesta del Director General de la materia: terminar de rellenar la Bahía echando tierra encima para poder destinarla a otros usos.

El colmo de la situación se produce con las nuevas Directrices del Litoral, que pretenden derogar las Directrices de Portmán sin más justificación y sin otra alternativa, con objeto de renegociar las condiciones urbanísticas y de regeneración con el propietario mayoritario.

Las Directrices de Portmán deben mantenerse en los términos generales en que están redactadas. El hecho de que se tengan que hacer algunos retoques de detalle no justifica su derogación.

Las Directrices del Suelo Industrial

Desde principios de los años noventa, se viene redactando este documento, aunque con distintos nombres, distintas presentaciones y mucho autobombo. La realidad es que su futuro es incierto y probablemente no sirva para nada, porque los ayuntamientos tienen autonomía para disponer del territorio municipal a su antojo y ubicar, como de hecho se hace, sus polígonos industriales donde les plazca, o lo que es lo mismo: donde sus promotores quieran, al margen de cualquier directriz.

Las Directrices del Litoral

Bajo el pretencioso título de Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, proyecto estrella de la Consejería de Turismo, no se esconde más que un vulgar proyecto de reclasificación de suelo costero, en gran parte protegido y el único que queda virgen en el litoral murciano. Las pretensiones y propuestas que se presentaron en el primer borrador, a pesar de que ya eran muy insuficientes e incompletas, han perdido fuelle a medida que los afectados —propietarios, ayuntamientos y grandes inmobiliarias— van manifestando sus intereses.

En el segundo borrador, el estándar hotelero se reduce, la protección es cada vez menor, las obligaciones son mínimas y el Interés Regional de las grandes actuaciones turísticas en Cobaticas (Mazarrón) y Marina de Cope (Águilas y Lorca) se reduce exclusivamente al área de La Marina de Cope. Cobaticas desaparece de las Directrices y, se diga lo que se diga, la razón es obvia: los

terrenos ya eran urbanizables antes de las Directrices y están en manos de grandes inmobiliarias, que no ven bueno para sus intereses la imposición de nuevos condicionantes legales.

Una de las grandes críticas que se hacen a las Directrices, es precisamente su falta de intervención en las áreas ya urbanizadas y urbanizables y su superficialidad en zonas problemáticas como el entorno del Mar Menor y La Manga, además del ya mencionado caso de la incomprensible derogación de las Directrices de Portmán.

En lo que respecta al Mar Menor, y habida cuenta de la derogación de su Ley de Protección, o las Directrices entran a fondo en su protección, o es más conveniente que excluyan de su ámbito de actuación el área del Mar Menor, para que su tratamiento sea contemplado mediante un instrumento de protección y de planeamiento urbanístico específico e integral. Las especiales características del Mar Menor lo hacen merecedor de un tratamiento diferenciado respecto al resto del litoral.

1.4. Planificación urbana y planes de ordenación

En los años 90, la Comunidad Autónoma de Murcia presumía de tener el 100% de los municipios ordenados mediante Plan General o Normas Subsidiarias de Planeamiento. Tras la aprobación de la Ley del Suelo estatal (1998), sólo cinco municipios han adaptado su planeamiento a ella. En lo que respecta a la Ley del Suelo regional (2001), hasta la fecha ningún municipio se ha adaptado a ella con carácter definitivo.

Con los últimos cambios sociales, económicos y de legislación, los planes de ordenación han ido quedando obsoletos en su mayoría, aunque siguen funcionando merced al carácter indefinido de su vigencia y a las continuas reclasificaciones de suelo.

A fecha 15 de julio de 2002, treinta y dos municipios (71,12%) tenían su planeamiento redactado con la LS-75, ocho municipios (17,77%) con la LS-92, cinco (11,11%) con la LS-98 y ninguno con la Ley del Suelo regional.

Las previsiones son que, a corto plazo, únicamente los municipios de Lorca, Jumilla y Abarán tendrán sus planes adaptados a la Ley regional, exceptuando la situación un tanto atípica del PGOU de Murcia, que se tramitó y redactó contemporáneamente a la Ley y que precisa retoques para su plena adaptación. La situación verdaderamente preocupante, entre los municipios de mayor entidad, se da en Cartagena, Yecla y Águilas, cuyos planeamientos no es previsible que se adapten ni a medio plazo.

La problemática fundamental que plantea la elaboración de los nuevos planes de ordenación municipal, es el resultado de varios factores: la compleja y confusa interpretación de la legislación en la materia, la mayor participación de los ciudadanos mediante los procesos de información pública, la presión de las grandes inmobiliarias, la incapacidad de muchos políticos para entender lo que significa el planeamiento urbanístico y la dificultad de contratar equipos técnicos competentes dispuestos a afrontar situaciones tan complejas como las que se dan en el urbanismo actual.

La adaptación de los planes urbanísticos a la legislación vigente y a la realidad socioeconómica actual debe ser una tarea política prioritaria, y para ello deberían arbitrarse todos los medios necesarios.

1.5. Urbanismo y medio ambiente

La Ley del Suelo estatal (1998) dispuso que todo el suelo que no estuviera protegido tenía que ser urbanizable. Esta protección alcanzaba a los suelos o espacios protegidos por su legisla-

ción específica y a aquellos otros que los ayuntamientos consideraran que debían preservarse del proceso urbanizador por sus valores paisajísticos, ambientales, agrícolas, arqueológicos, etc., o por su consideración como inadecuados.

El Gobierno central, apercebido por las grandes inmobiliarias de que algunas comunidades autónomas y ayuntamientos de filosofía proteccionista iban a utilizar este último supuesto para proteger suelo según su propio criterio, reaccionó rápidamente y modificó la Ley 6/98 dos años después de su aprobación, mediante la Ley 4/2000, destinada a limitar la potestad municipal de proteger suelo según su propio criterio.

Esta última Ley fue recurrida ante el Tribunal Constitucional por algunos ayuntamientos y comunidades autónomas, y la disposición en cuestión fue posteriormente anulada. El ministro de Fomento, Álvarez Cascos, pretende volver a la carga para mantener su criterio de aumentar el suelo urbanizable, sin que las comunidades autónomas y ayuntamientos se sientan menoscabados en su derecho de proteger el suelo que estimen.

La Ley del Suelo murciana tomó buena nota de estas pretensiones ministeriales. Por eso, además de suprimir directamente varios espacios protegidos, utiliza términos ambiguos en lo que se refiere a la protección de la Huerta Tradicional, pues mientras que en su artículo 65.2 establece las condiciones para su protección, en el 66.2 establece la categoría de Suelo Urbanizable Especial de la Huerta Tradicional de protección ambiental.

En términos generales, con el modelo de urbanismo depredador y nada sostenible que se nos está imponiendo, el medio ambiente lo tiene verdaderamente difícil, pues éste no se entiende como un todo sino como la suma de elementos aislados e inconexos. El medio ambiente constituye un sistema natural que debe prevalecer sobre las actuaciones urbanísticas, si de lo que se trata es de su protección y de la sostenibilidad del sistema global. Por ello, abogamos por un desarrollo urbanístico sostenible y compatible con el medio ambiente, entendiendo la compatibilidad de una forma consecuente y efectiva, y no como una bonita palabra para encubrir intenciones perversas.

1.6. Urbanismo y vivienda

Se responsabiliza al planeamiento urbanístico del desmesurado incremento del precio de la vivienda, por no haber generado el suficiente y abundante suelo, necesario para que su repercusión no incida de la forma en que lo hace en el precio final de la vivienda. En realidad, las cosas no son así de simples. El urbanismo no es el culpable, porque el suelo disponible, cuando no lo hay —que generalmente lo hay—, se crea, y para ello está el planeamiento urbanístico y la Revisión de los Planes de Ordenación.

Los verdaderos responsables habría que buscarlos entre los agentes que intervienen en todo el proceso urbanizador: en primer lugar, los gestores públicos; en segundo lugar, los propietarios y grandes inmobiliarias; por último, también conviene tener en cuenta la situación económica del país.

La Administración Pública y sus gestores se han inhibido en el proceso de gestión de suelo, dejándolo cada vez más en manos de la iniciativa privada, unas veces por falta de iniciativa, otras por falta de medios y otras por incompetencia, sobre todo en lo que respecta al suelo público.

Otra parte de la responsabilidad la tienen los propietarios, mediante la retención y especulación correspondiente, y las grandes inmobiliarias, mediante el acaparamiento de suelo y el control de los precios y del mercado, no sólo del suelo sino también de la vivienda.

Y, por último, la situación económica. El ahorro se dirige hacia el sector de la vivienda, mucho más rentable que la bolsa o el interés bancario. Los inversionistas, la banca (a través de

sus inmobiliarias), los comerciantes, los empresarios, los industriales y los profesionales son hoy, en gran parte, promotores inmobiliarios en busca de dinero fácil y rápido. Y por si fuera poco, las mafias internacionales también han puesto sus miras en el suelo y la vivienda. Y todos con un denominador común: el dinero negro en cuantía incalculable como forma de inversión o como lavado.

Ante esta perspectiva, que supera con creces la época del primer desarrollismo económico, el futuro es ciertamente desalentador. Y lo peor no es el encarecimiento de la vivienda, que deja fuera a los sectores más necesitados de la población, sino lo que algunos expertos vaticinan como el estallido de la burbuja inmobiliaria, consecuencia probable de la hiperinflación existente en el sector. De producirse este estallido, los más perjudicados serán los pequeños ahorradores, que no podrán hacer frente a la devolución de los créditos hipotecarios y se verán obligados a malvender si quieren recuperar parte de su inversión.

Esta tendencia, de no intervenir la Administración Pública, seguirá manteniéndose por mucho suelo que se cree. Y sólo en el momento imprevisible en que varíen las condiciones antes mencionadas, podrán bajar los precios de la vivienda.

2. VIVIENDA

2.1. Introducción

El sector de la vivienda se caracteriza fundamentalmente por su régimen de promoción —vivienda libre o de protección oficial—, su distribución espacial y su tipología, así como por la evolución de la construcción en el ámbito regional y estatal, tanto en cuanto al régimen como al precio de venta.

En los últimos cinco años, la vivienda libre, no sujeta a ningún régimen de protección o ayuda, ha ido desplazando de forma progresiva a la vivienda de protección oficial, hasta el punto de que la proporción entre ambos tipos de vivienda, que en el año 1997 era de 6/4, en el año 2001 ha pasado a 8/2, siendo significativo que dentro de las viviendas de protección oficial la promoción pública equivale prácticamente a cero.

En los próximos años, al menos a corto plazo, parece que va a mantenerse la tendencia actual, es decir, la progresión de la vivienda libre, y en especial la destinada al sector turístico o a la segunda residencia.

En cuanto a la vivienda de protección oficial, pese al nuevo Plan de Vivienda y Suelo 2002-2005 y al régimen de ayudas, subvenciones y préstamos que conlleva, no cabe prever una recuperación a corto plazo del sector, al menos mientras se mantenga el ritmo actual de incremento de los precios del suelo, que hace inviable —por no rentable— la construcción de viviendas de protección oficial.

2.2. La vivienda de promoción pública

Podemos afirmar con preocupación que la vivienda de promoción pública es casi inexistente en la Región de Murcia. Las estadísticas de la Consejería de Obras Públicas son concluyentes: en los últimos cinco años, el ritmo de decrecimiento es vertiginoso; así, de 108 viviendas iniciadas en 1998, se descendió a 5 viviendas en 2001, aunque subió de nuevo a 76 viviendas en el periodo enero-septiembre de 2002.

Los organismos de promoción pública creados o ya existentes en algunos ayuntamientos, así como el Instituto del Suelo y la Vivienda, dependiente de la Comunidad Autónoma, son

inoperantes por falta de iniciativa, de suelo o de financiación. Estos organismos, creados con el objetivo de satisfacer el mandato constitucional de proporcionar el acceso a una vivienda digna a los sectores más desfavorecidos de la población, como los jóvenes y los ancianos, no cumplen sus fines, a juzgar por los pobres resultados obtenidos. Por si fuera poco, es de señalar que en muchos casos la clase política justifica su inactividad arguyendo que la llamada vivienda social es rechazada por parte de algunos sectores de la población.

La falta de actividad de los ayuntamientos puede ser achacada, fundamentalmente, a la falta de imaginación para encontrar fórmulas de financiación, y no a la falta de suelo, porque se dispone de suelo procedente del 10% de cesiones de aprovechamiento urbanístico o de suelo propio. Mención aparte merece el Instituto del Suelo y la Vivienda, que en el último cuatrienio 1998-2001 ha promovido un total de 196 viviendas (iniciadas), equivalente a una vivienda por municipio y año, y ello pese a haberse comprometido el entonces Consejero de Política Territorial a construir 2.000 viviendas en el mencionado periodo. Y en cuanto a la creación de suelo, cero patatero.

La potenciación de la promoción pública de vivienda es un objetivo incuestionable y debería materializarse de una forma eficaz, creando para ello las condiciones objetivas de financiación y de suelo.

2.3. La vivienda de protección oficial (VPO)

La situación de la VPO es muy preocupante en la Región de Murcia, a juzgar por la caída de este tipo de promoción. Desde las 6.403 VPO calificadas en el año 1997, se ha ido en progresión decreciente, hasta calificar 2.870 VPO en el año 2001 y 1.924 en el primer semestre de 2002.

La caída de la oferta no se explica por la falta de demanda, que es notoria, ni por la falta de ayudas o subvenciones, sino por la carestía del precio del suelo, que al repercutir en el precio de la vivienda hace prohibitiva la promoción de VPO, cuyo precio máximo de venta está limitado por Ley y dista mucho de los precios de mercado actual.

Ningún Plan de Vivienda basado en ayudas, subvenciones o préstamos, puede ser viable si no se construyen VPO, y para que se construyan VPO es necesario un control efectivo sobre el precio del suelo. Este control sólo puede ejercerse con la intervención de la Administración en el mercado del suelo y conforme a lo dispuesto en la legislación urbanística.

Según los estudios publicados por la Sociedad de Tasación, el precio medio del m² construido en la capital de la provincia, a 31/12/2002, era de 1.126 € (187.350 ptas/m²). Esto significa que una vivienda de 100 m² construidos, que son los correspondientes a una VPO, puede alcanzar un precio de 112.389 € (18,7 millones de pesetas), muy superior al máximo de una VPO, que se sitúa en torno a los 72.121 € (12 millones de pesetas).

Puestas así las cosas, las perspectivas de una recuperación de la VPO son hoy por hoy desalentadoras, a no ser que se produzca la intervención de la Administración en el mercado del suelo. Unas políticas dirigidas exclusivamente a la adquisición de la vivienda son estériles.

La VPO sólo podrá realizarse mediante promoción pública si los ayuntamientos no enajenan los solares de su propiedad y los destinan a vivienda social. O bien, en el caso de que los enajenen, si se condiciona a los adquirentes de esos solares a promover VPO. Si no es así, el resto de promociones de VPO tendrá lugar en zonas cada vez más alejadas de los centros de población, lo que no es recomendable urbanísticamente, por el incremento en los costes del transporte y de las infraestructuras.

2.4. La vivienda libre

La construcción de viviendas libres es uno de los motores de la economía regional murciana, y no sólo por lo que a su construcción se refiere (materiales y mano de obra), sino también como fuente de inversión de los ahorradores y como lavadora de dinero negro.

La evolución de la vivienda libre sigue un ritmo vertiginoso: en los últimos cinco años, casi se ha duplicado el número de viviendas promovidas en la Región, de tal suerte que mientras en 1997 se construyeron 8.623 viviendas, en 2001 fueron 15.600, debido a la enorme demanda existente y pese a la tan cacareada escasez del suelo.

Las perspectivas económicas del sector son positivas, a juzgar por la presencia en la Región de grandes promotoras inmobiliarias a nivel nacional, que han puesto sus miras en las principales ciudades y en la costa.

2.5. El sector turístico y la segunda residencia

Este sector, que se caracteriza fundamentalmente por su presencia en la costa, es presentado oficialmente como la panacea del desarrollo sostenible y como puntal de la nueva economía basada en el ladrillo.

Pero las previsiones de desarrollo no se refieren sólo a la franja del litoral, sino también al interior de los municipios costeros y no costeros. De ahí que, tras la aprobación del PGOU de Murcia, las continuas recalificaciones urbanísticas y los nuevos planes de ordenación, se observe un considerable incremento de urbanizaciones turísticas, en la mayoría de los casos acompañadas de campos de golf. La lista es muy amplia: el campo de Murcia, el área de Sucina, San Javier interior, Los Alcázares, Cartagena-Mar Menor, costa de Mazarrón e interior, Fuente Álamo y costa de Lorca e interior.

El sector turístico representa actualmente el 25% de la construcción total de viviendas. Se concentra casi exclusivamente en los municipios de Los Alcázares, San Javier y Mazarrón, y en menor medida en San Pedro del Pinatar, costa de Cartagena y Águilas. Las previsiones, a corto plazo, apuntan a un mayor peso específico de los municipios de Murcia, Lorca y Fuente Álamo e incrementos en los municipios ribereños del Mar Menor.

Mención específica merecen las actuaciones de “interés regional” previstas en las Directrices del Litoral, que ya han sido tratadas en el apartado correspondiente. Sus continuas modificaciones y la incertidumbre de sus previsiones no nos permiten hacer, por ahora, un diagnóstico de lo que pueden representar para el sector turístico.

El sector turístico murciano se ha caracterizado históricamente por su destino como segunda residencia de carácter local y nacional, en torno al Mar Menor y Mazarrón, aunque con la excepción del Complejo Turístico de Atamaría y pequeñas actuaciones en la costa de Águilas destinadas al turismo extranjero.

Según las nuevas directrices regionales, se pretende que la evolución del sector apunte a un “turismo de calidad”, mediante el incremento de la dotación hotelera y de los equipamientos complementarios: campos de golf y puertos deportivos.

Aunque se insiste oficialmente en lo sostenible del sistema, esta sostenibilidad es puesta en duda por los sectores medioambientalistas y los expertos más autorizados, en parte por la afectación al medio natural y en parte por la falta de un recurso tan escaso como el agua, cuya demanda se vería notablemente incrementada por la enorme cantidad de viviendas, hoteles y campos de golf previstos. El agua, hasta la fecha, no está garantizada ni por futuros trasvases, ni por plantas desaladoras, ni por organismo público alguno, y mucho menos por las existencias actuales.

La sostenibilidad del “sistema” es cuestionada, asimismo, por su afectación a zonas de alta producción agrícola, como son las del Trasvase Tajo-Segura y las de cultivo intensivo en Mazarrón y Marina de Cope.

Sin embargo, la interrogante fundamental radica en si el turismo, en sí mismo, es realmente tan sostenible como para justificar un cambio tan drástico en el modelo económico regional. Se trata de sacrificar agricultura y medio ambiente por turismo y grandes infraestructuras complementarias: aeropuerto, autopista Cartagena-Vera, trasvases o plantas desaladoras.

El turismo, y más aún el “turismo de calidad”, es inestable y caprichoso, pues depende de situaciones coyunturales que no son controlables por los organismos públicos regionales. De hecho, ya en el 2002, los ingresos nacionales por turismo han descendido más de un 5%, y eso a pesar del incremento en el número de turistas. Estos datos indican que está comenzando a llegar un turismo más masivo pero con menos nivel de consumo. Además, la previsión es que otras regiones mediterráneas emergentes, como los países del este de Europa y del norte de África, con unos costes turísticos inferiores en un 30% a los españoles, acaben arrebatándole una importante cuota de mercado al levante español.

Por eso, hay que pedir mucha cautela a las administraciones públicas murcianas, tanto municipales como regionales, para que no hipotequen el futuro de nuestra Región con unas inversiones estériles y con unas agresiones al patrimonio natural gravosas e irreparables.

2.6. La rehabilitación de viviendas

Si existe un sector digno de alabanza y que se mueve en términos casi heroicos, es el de la rehabilitación de viviendas y de todo tipo de edificaciones, tanto en el medio urbano como en el rural.

Los principales agentes que intervienen en el proceso son las Oficinas de Gestión para la Vivienda y Rehabilitación, creadas en 1997 para facilitar la participación entre ayuntamientos y administración regional. Sus resultados son positivos y generan en la sociedad murciana la cultura de la rehabilitación.

Estas oficinas, dotadas de un exiguo presupuesto, tienen los siguientes cometidos: conservación y adecuación de fachadas, consolidación de inmuebles de interés arquitectónico, adquisición de inmuebles para uso público y su rehabilitación, acondicionamiento de espacios públicos y renovación de la imagen urbana.

A la escasez de medios económicos y materiales, hay que sumar la complejidad de las normas técnicas y legales para la concesión de ayudas y subvenciones, que son particularizadas para cada caso en función de las edificaciones y de las circunstancias económicas de sus propietarios.

La evolución del sector de la rehabilitación se mantiene estable y a un ritmo creciente, aunque no del todo satisfactorio, por las limitaciones presupuestarias y los farragosos trámites burocráticos.

2.7. Conclusiones y propuestas

En cuanto a las conclusiones, pueden resumirse en cuatro puntos: 1) Se mantiene la tendencia al alza en la construcción de la vivienda libre; 2) En el sector de la vivienda libre, se da un fuerte incremento del sector turístico y de la vivienda de segunda residencia; 3) La vivienda de protección oficial no repunta y se estabiliza a corto plazo, debido a los mínimos actuales; 4) Se mantiene estable el sector de la rehabilitación.

En cuanto a las propuestas de actuación, deben dirigirse fundamentalmente hacia el sector de la protección oficial y la promoción pública, por medio del control del precio del suelo y con la intervención de la administración. La creación de más suelo urbanizable, si está en manos privadas, no resuelve el problema de la carestía de la vivienda, sino que aumenta la especulación y el acaparamiento.

La intervención de la administración en el mercado del suelo debe concretarse en los siguientes puntos: 1) Establecimiento, en los ensanches de las ciudades, de sectores de preferente localización de VPO; 2) Establecimiento, en estas áreas de ensanche urbano, de porcentajes en la promoción de VPO; 3) Establecimiento de plazos para la urbanización, edificación y puesta en el mercado de los solares edificables; 4) Reservas de suelo para Patrimonio Municipal; 5) Obligación legal de reservar por parte de los ayuntamientos un porcentaje del suelo procedente de la cesión del 10% para la construcción de VPO y de promoción pública; 6) Modificación de la Ley del Suelo regional en lo relativo a valoraciones, y concretamente en lo relativo a tomar como referencia el valor de mercado.

3. TRANSPORTE

3.1. Introducción

El Programa de Desarrollo Regional de Murcia 1989-1992 definía el transporte como “un servicio que se encuentra íntimamente ligado a la mayoría de las actividades económicas, suministro de materias primas, distribución de la producción y en la tarea de asegurar la movilidad de todas las fuerzas productivas, siendo además elemento básico para el desarrollo del turismo”.

Durante los últimos quince años, la Región de Murcia ha conocido una importante modernización de las infraestructuras de transporte por carretera, tanto en la red autonómica como en la red estatal. Aunque todavía subsisten carencias de integración de comarcas como el Altiplano, Caravaca-Fuente la Higuera por Yecla, conexión Bajo Guadalentín-Cartagena, etc.

Pero, sobre todo, hay que reseñar la carencia de un Plan Regional, basado en parámetros objetivos y en criterios de eficiencia, integración y equidad regional.

El Centro Intermodal de Transporte de Murcia ha sufrido continuos retrasos y cambios de ubicación, que le han hecho perder su carácter intermodal. Se ha concebido como una macroestación de mercancías, pero sin avanzar en los aspectos logísticos, que pueden producir valor añadido.

Las infraestructuras ferroviarias han permanecido inalterables y los servicios ferroviarios, tras el avance producido en la relación Cartagena-Murcia-Madrid con la puesta en funcionamiento de cuatro talgos en 1994, han permanecido sin cambios y casi obsoletos, sobre todo si los comparamos con otras ciudades de tamaño medio como Alicante (10 servicios diarios con Madrid en trenes Alaris y similares). En los últimos años, la Gerencia de RENFE ha sido trasladada a Valencia. La única novedad, respecto a los servicios ferroviarios, ha sido la implantación de dos servicios de cercanías con Cieza y Cartagena (subvencionados por la CARM) y la posterior supresión del primero. Es evidente la obsolescencia de otros servicios de cercanías, como el enlace Murcia-Alicante, con más de dos millones de pasajeros.

El transporte aéreo ha experimentado, con la actual infraestructura, un notable crecimiento de los viajeros en vuelos internacionales, tanto regulares como no regulares. En cambio, la evolución reciente es negativa en el transporte de carga, que se ha trasladado al aeropuerto de

El Altet. Los vuelos domésticos, operados por Air Nostrum y subvencionados por el Gobierno regional, siguen registrando bajas tasas de ocupación.

En cuanto al transporte marítimo, y a pesar de los aspectos positivos que ha supuesto la adecuación de la infraestructura del Puerto de Cartagena, sigue presentando carencias en cuanto a su integración comercial y su capacidad para constituirse como puerto suprarregional.

3.2. Movilidad y modos de transporte

La gran asignatura pendiente es el transporte público intraregional de viajeros. Si tenemos en cuenta que el número de turismos ha crecido en la Región un 47,7% en el período 1991-2001 y el aumento de población en ese mismo período ha sido del 13,8%, mientras que los viajeros en líneas regulares de transporte por carretera sólo lo han hecho en un 9,9%, podemos concluir que el fuerte aumento de la movilidad mecanizada se ha producido casi exclusivamente en el transporte privado.

La encuesta de movilidad mecanizada de la Región confirma este dato: los viajes mecanizados por hogar, en día laborable y con medios privados, ascienden al 88,5%, mientras que sólo el 11,5% son realizados con medios públicos. Además, los usuarios del transporte público presentan un alto grado de cautividad: son mayoritarios los jóvenes y los mayores, y en ambos grupos se observa también un fuerte componente de género, de modo que el predominio de las mujeres refuerza este grado de cautividad.

El transporte público existente no es competitivo con el transporte privado. Este hecho se ve confirmado por las motivaciones de uso, ya que el 40% de los viajeros que utilizan medios privados son prácticamente cautivos de ellos, al no disponer de un servicio de autobús o ferrocarril apropiado para sus necesidades de desplazamiento.

La Región de Murcia ha experimentado un fuerte aumento en la movilidad de sus habitantes, como lo demuestra el número de vehículos por cada mil habitantes. Según los últimos estudios, hay más de un millón de desplazamientos diarios en medios mecánicos. Sin embargo, pese al crecimiento general de la movilidad, la que se realiza en medios colectivos es del 12% y ha permanecido prácticamente estancada, con un crecimiento en torno al 9% desde 1991, mientras que en el mismo período el número de turismos ha crecido en un 47%. Es fácil concluir que el aumento de la movilidad se ha producido casi exclusivamente en el transporte privado.

En nuestra Región se dan dos fenómenos aparentemente contradictorios: por una parte, los problemas de movilidad y congestión de áreas metropolitanas (sobre todo, Murcia y Cartagena); por otra parte, la despoblación de algunas comarcas, que lleva a eliminar itinerarios y expediciones de transporte público, restando atractivo a esas zonas.

Estos dos tipos problemas son complejos y no tienen soluciones mágicas. En los últimos años, ninguno de los dos ha sido abordado ni se han tomado medidas al respecto (urbanísticas, de infraestructura, de gestión de tráfico, etc.). Poco se ha hecho en la implantación de políticas de financiación del transporte, reorganización del transporte público y privado, pedagogía ciudadana, etc., así que la situación se ha agravado.

Los grandes proyectos del Consorcio de Transportes (metro ligero o tranvía para Murcia, tren al Campus de Espinardo) se encuentran aparcados. Murcia, Cartagena y sus áreas metropolitanas ven agravados sus problemas de tráfico año tras año y el resto de ciudades y municipios mantienen, en el mejor de los casos, las mismas comunicaciones que hace ocho años.

El transporte colectivo debe garantizar el derecho a la movilidad de las personas y aumentar la calidad de vida, pero a su vez es un requisito de primer orden en la competitividad de nuestras ciudades y pueblos. Por eso, es necesario elaborar una Ley del Transporte de la Región de

Murcia, como instrumento para la coordinación de los transportes, que garantice una financiación estable y suficiente, y que permita el aprovechamiento de las sinergias de la acción conjunta de las instituciones y del sector privado.

3.3. Infraestructuras del transporte

3.3.1. Carreteras

3.3.1.1. La red estatal

Con la construcción de la Autovía del Mediterráneo A-7, la Autovía de Madrid A-301 y la Autopista de Peaje A-37 de Cartagena-Alicante, así como otras actuaciones de menor entidad como la de Alcantarilla-El Palmar, parece que el Estado da por finalizadas las inversiones en la ejecución de grandes vías para la Región de Murcia.

El Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2003 prevé destinar algo más de 12 mill/€ (2.000 mill/ptas.) a nuevas carreteras en la Región de Murcia, frente a los 36,6 mill/€ previstos en 2002, que en gran parte no han sido gastados. Estos 12 mill/€, a juzgar por su distribución presupuestaria, irán principalmente destinados a estudios y proyectos, no a obras. Son ridículas las cantidades asignadas a obras prioritarias para la Región de Murcia, como el tercer carril del Puerto de la Cadena (0,05 mill/€), la Autovía Jumilla-Fuente la Higuera (0,3 mill/€) y la Autopista Cartagena-Vera (7 mill/€).

No obstante, considerando el estado actual de la red estatal y las necesidades de la Región, es preciso establecer las siguientes prioridades y consideraciones:

- Autovía del Mediterráneo A-7 y A-340. El colapso casi continuo que se produce a su paso por Murcia ciudad y Ronda Oeste justifica la ejecución del By-Pass de la Universidad, del que existen estudios para su trazado desde el enlace de Cabezo de Torres hasta sobrepasar el Campus de Espinardo. Los PGOU de Murcia y Molina de Segura no han previsto reserva alguna de terrenos para su posible trazado y en su lugar han sido clasificados como urbanizables. Puesto que se trata de una obra que tarde o temprano se tendrá que hacer, es necesario que el Ministerio de Fomento se manifieste al respecto antes de que sea tarde.
- Antigua Carretera de Alicante N-340. El intenso tráfico que soporta justifica la necesidad de su mejora, ensanche o desdoblamiento, así como las variantes de las poblaciones que atraviesa, que tampoco han sido previstas en los correspondientes PGOU.
- Tercer carril del Puerto de la Cadena. Plenamente justificado, ante los continuos atascos que soporta, sobre todo en verano, presenta serios problemas técnicos de trazado y de impacto ambiental. La búsqueda de alternativas, como la Autovía Santomera-San Javier y la mejora de la carretera del Puerto del Garruchal, pueden ser soluciones alternativas más económicas, funcionales y de menor impacto ambiental.
- Autopista Cartagena-Vera. Realizados los estudios informativos y ampliamente contestada por agricultores y grupos ecologistas, su ejecución sólo se contempla y justifica si se hace como autopista de peaje. Hoy por hoy, y pese a las pretensiones del desarrollo turístico a medio y largo plazo de la costa de Mazarrón-Lorca-Águilas, si dicho peaje no tiene perspectivas de rentabilidad, resulta preocupante que al final se pretenda utilizar la fórmula del peaje en sombra. Si el Estado acude a la fórmula del peaje es porque no tiene intención de invertir en su construcción, y si el Gobierno regional se empeña en su construcción es probable que tenga que acudir al peaje en

sombra, lo que hipotecaría los presupuestos en carreteras durante los próximos veinte años. La alternativa más racional, coherente, económica y de menor impacto ambiental, en resumen, la más sostenible, es la mejora y desdoblamiento de la actual N-332, que presenta un estado lamentable, sobre todo en su tramo Mazarrón-Águilas. Y si se quiere, su conversión en Autovía.

- Autovía a Jumilla-Yecla-Fuente la Higuera. Existen razones de toda índole, entre ellas la histórica incomunicación de Murcia con Valencia por el interior y a través de Jumilla y Yecla, para reclamar la prioridad de esta Autovía. Respecto a las alternativas que se barajan para su trazado, parece más conveniente económica y medioambientalmente que su enlace tenga lugar en la Venta del Olivo con la A-301 y no con la N-301 a la altura de Blanca.
- Ronda Transversal de Cartagena. Esta Ronda o Circunvalación Norte de Cartagena, que enlaza la Autovía de Alicante con la N-332, pese a estar contemplada en los presupuestos del 2002 con 24 mill/€, no se ha ejecutado ni iniciado, y ha desaparecido de los presupuestos del Estado para 2003. El Gobierno aplica en este caso lo que podríamos llamar política-trampa para ahorrarse la inversión. Esta política consiste en incluir proyectos concretos y comprometidos presupuestariamente en otros de mayor envergadura, problemáticos y de difícil ejecución, para dilatar o no hacer lo comprometido. Es el caso de esta Ronda Transversal, que ha sido incluida como parte de la Autopista Cartagena-Vera y por tanto dilatada su ejecución. Esta Ronda es prioritaria y sus antecedentes así lo justifican, por ello debe desvincularse de la Autopista mencionada y recuperar las previsiones del Estado al respecto. El mismo razonamiento se hace extensivo a la Variante Este y la Penetración Norte de Cartagena.
- Autovía del Reguerón y Ronda Este de Murcia. El área metropolitana de Murcia dispone de una incompleta Red Arterial, como consecuencia de la falta de comunicaciones viarias en el Sur y Este de la ciudad. La Autovía del Reguerón, prevista por el PGOU en el denominado corredor de infraestructuras del mismo nombre, no tiene por ahora previsiones de ejecución. Su alternativa ha sido confiada a la Ronda Sur, que no es alternativa alguna, ya que se trata de una vía urbana con enlaces a nivel que no reúne condiciones de vía rápida y que al fin y al cabo sólo conduce a la ciudad. Esta vía tiene su prolongación en la denominada Autovía de la Vega Baja y su trazado coincide con el del AVE y cercanías según tramos. Su ejecución es muy compleja. Respecto a la Ronda Este, prevista desde 1976 por el anterior PGOU, fue suprimida incomprensible e injustificadamente en el nuevo PGOU de Murcia por el PP, con el asentimiento de la Demarcación de Carreteras del Estado, que un principio se había opuesto a su supresión. Su ejecución fue ampliamente reivindicada por colegios profesionales y otras entidades, pero el Ayuntamiento, con el pretexto de que su ejecución comportaría la demolición de edificaciones, en su mayor parte ilegales, decidió su supresión y su sustitución por una vía urbana más próxima a la ciudad. Esta decisión supone el reconocimiento de lo insostenible del modelo urbanístico seguido en la Huerta. La Ronda Este es imprescindible para el desarrollo del área metropolitana, no todo puede ser edificación. Si el PP no quiere ejecutarla, que no lo haga, ésa es su responsabilidad, pero al menos los terrenos necesarios y previstos para su trazado deben ser preservados de la edificación y urbanización. La población y las actividades económicas y agrícolas que se desarrollan al Este y al Sur de la Huerta de Murcia precisan de vías rápidas de comunicación con las autovías existentes.

- Ronda Oeste. La Ronda Oeste de Murcia es hoy en día la única vía de gran capacidad que hace posible la comunicación Norte-Sur del área metropolitana de Murcia en el Valle del Segura, pero se encuentra colapsada con demasiada frecuencia por la intensidad del tráfico que soporta y por los continuos accidentes. Su ampliación o aumento de capacidad presenta grandes dificultades por su carácter semiurbano, si es que no es inviable. Por eso, la únicas alternativas viables son, como ya se ha dicho, la Autovía del Reguerón y la Ronda Este.

3.3.1.2. La red autonómica

Realizadas las autovías de La Manga, San Javier-Mar Menor, Águilas y Noroeste, la Región de Murcia aún tiene asignaturas pendientes en materia de vías de gran capacidad, que están en estudio o en proyecto, pero lejos de programar su ejecución y financiación. Entre las prioridades de la red autonómica, destacamos las siguientes:

- Autovía Cartagena-Alhama. Su ejecución es fundamental en las comunicaciones por carretera entre Cartagena y Andalucía y ante el auge del desarrollo industrial en las comarcas de Cartagena, Fuente Álamo y Torre Pacheco.
- Vía Rápida Santomera-San Javier. Repetidamente anunciada su ejecución, lo cierto es que hasta la fecha apenas se han mejorado unos kilómetros. Este eje viario de comunicaciones con el área del Mar Menor es fundamental en el sistema viario regional por su funcionalidad y como alternativa a la Autovía de San Javier y Puerto de la Cadena, así como en lo que respecta a los importantes desarrollos turísticos previstos en la zona de Sucina.
- Carretera Venta del Olivo-Caravaca. Se trata de un importante eje viario de comunicaciones entre las comarcas del Altiplano y Noroeste con Andalucía y que adquiere mayor relevancia con la ejecución de la Autovía Venta del Olivo-Fuente la Higuera, al convertirla en alternativa a las autovías del Mediterráneo (fuertemente congestionada en el tramo Alicante-Murcia) y de Andalucía.

3.3.2. Ferrocarriles

La red ferroviaria de la Región solo puede definirse como desastrosa y tercermundista. La falta de inversiones para su modernización está pasando factura continuamente. En los últimos años, las inversiones en la red han sido prácticamente las necesarias para una mínima conservación. De nuevo, nos encontramos con la táctica gubernamental de la política-trampa: prometer grandes actuaciones como el AVE para dejar en vía muerta proyectos y mejoras previstas e incluso presupuestadas.

Las inversiones previstas por el Estado en la red ferroviaria de la Región de Murcia, para el año 2003, es de 2 mill/€, frente a los 14 mill/€ en el 2002. Y esa cantidad, en sus dos terceras partes, está destinada a la supresión de pasos a nivel. La inversión prevista en la Línea de Alta Velocidad es de 100.000 mill/€, dejando el resto de inversiones al GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias).

EL AVE

Todo lo concerniente al AVE permanece hasta la fecha en el capitulo de la incertidumbre, todo está sin decidir: trazados, estaciones, inversiones y hasta el mismo tipo de red, a 220 o a 300 Km/h.

Cuando en enero de 2001 se firmó el pacto entre las Comunidades Autónomas y el Estado sobre el trazado del AVE del Mediterráneo, se estableció que el AVE a 300 Km/h llegaría a Albacete y Valencia vía Cuenca, mientras que los tramos Albacete-Valencia y Albacete-Alicante-Murcia-Cartagena y resto lo sería en línea 220 Km/h en muchos de sus tramos.

En cuanto al trazado, la cosa es incierta y las autoridades se contradicen continuamente, cambiando de criterio cada vez que surge un problema. Si problemático es el trazado por la Vega Baja del Segura, donde no hay prevista ninguna parada, más problemática es la llegada a Murcia, su soterramiento al paso por la ciudad y la alternativa de trazado por el corredor de infraestructuras del Reguerón.

La propuesta inicial de soterramiento a su paso por la ciudad de Murcia, según ha manifestado el Presidente Valcárcel, parece descartada por cuestiones de seguridad, a las que habría que añadir las relativas a aspectos económicos y funcionales. En su lugar, Valcárcel apuesta por el corredor del Reguerón, manteniendo la Estación del Carmen como estación término. Esta última propuesta puede ser inviable, puesto que trazar el AVE por el corredor del Reguerón supone, entre otras cuestiones, demoler y reconstruir todos los puentes que cruzan el Reguerón, incluidos los de las Autovías Murcia-Cartagena y El Palmar-Alcantarilla, recién inaugurado, además de compatibilizar el trazado con la Autovía del Reguerón.

Los problemas se acumulan en todo lo relativo al AVE. Puestas así las cosas, sería oportuno que una comisión de técnicos y expertos independientes emitieran un dictamen sobre la viabilidad del AVE en los términos en que está planteado y en su caso replantear todo el proyecto.

Hasta tanto, desde estas líneas, estamos en condiciones de plantear alternativas más racionales, funcionales y sostenibles que las que hasta ahora se han barajado para el AVE. Estas alternativas pasan simplemente por compatibilizar la línea AVE con la línea del ferrocarril tradicional Murcia-Chinchilla, puesto que el objetivo de ambas es, en términos de velocidad-tiempo, el que se deriva de los 220 Km/h y menos de una hora de Murcia a Albacete.

La mejora de la red correspondiente al tramo Murcia-Chinchilla es irrenunciable para todos y lleva aparejada rectificaciones de trazado, electrificación, duplicidad de las vías, etc. Entendemos que con algo más de inversión, inferior en cualquier caso al tramo AVE Novelda-Murcia, se podrían compatibilizar AVE y tren tradicional con las siguientes ventajas añadidas:

- Menor tiempo, distancia y precio del billete.
- Mayor viabilidad del proyecto.
- Menor impacto ambiental.
- Mejor accesibilidad al corredor de Andalucía y Cartagena.
- Mejor servicio a las poblaciones de la Región.

Consecuentemente con el planteamiento anterior, es hora de que se replantee la funcionalidad de la Estación del Carmen como estación AVE, por los problemas de accesibilidad que plantea tanto para el ferrocarril como para el acceso en automóvil y su negativa influencia en los barrios próximos. Abogamos porque se estudie la posibilidad de una nueva Estación al Norte u Oeste de la ciudad, con una mayor funcionalidad en cuanto a localización, accesibilidad e intercambio modal entre los diferentes modos de transporte.

En cuanto a la Estación de Cartagena, al tratarse de una estación término, plantea una problemática distinta, si como se tiene previsto se pretende hacer una nueva estación, ya que se perdería el carácter intermodal de la actual junto al FEVE y la estación de autobuses.

La Estación de Lorca, que también tiene carácter intermodal, difícilmente se podría mantener si las propuestas de trazado no coinciden con la línea actual. El planteamiento municipal de aprovechar el actual trazado puede ser tan problemático como el del Ministerio de Fomento, por las especiales características de la ciudad y la huerta altamente densificada por la edificación.

EI FEVE

La ampliación del FEVE de Los Nietos a La Manga y Cabo de Palos es un proyecto que interesa potenciar. Asimismo, es de interés que se tome en consideración la propuesta de los municipios del Mar Menor de extensión del FEVE a Los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar. Pero, para que estos proyectos puedan hacerse realidad alguna vez, es preciso que con la mayor brevedad se realicen los estudios pertinentes para reservar los terrenos necesarios, antes de que las urbanizaciones previstas y futuras hagan inviable cualquier proyecto.

El Tren Campus

Esta alternativa de acceso al Campus de Espinardo y por ende a la UCAM, aprovechando el trazado existente del antiguo tren Murcia-Caravaca, debería ser tomada en consideración, para preservar su plataforma de futuras actuaciones urbanísticas, de forma que por medio de un tren ligero o de un tranvía se disponga de un nuevo acceso al Campus y por extensión a Molina de Segura y conexión con cercanías.

3.3.3. Aeropuertos

La opción de mantener el Aeropuerto de San Javier como aeropuerto regional a corto y medio plazo, parece evidente antes que renunciar al mismo ante la aventura del anunciado en Corvera.

La construcción de una segunda pista, la mejora de sus instalaciones relativas al tráfico aéreo, servicios, accesos y el aminoramiento de las restricciones que impone el uso militar, aumentan las posibilidades del uso civil del Aeropuerto de San Javier, que en función de las necesidades reales actuales y futuras en materia de vuelos previsibles, puede considerarse suficiente. También deberá tenerse en cuenta que con la llegada del AVE los vuelos nacionales, que actualmente tienen que ser subvencionados, dejarán de tener sentido y aumentará la capacidad de uso del aeropuerto.

Respecto al anunciado Aeropuerto Internacional de Corvera, promovido por la iniciativa privada, está siendo apoyado incondicionalmente por el Gobierno regional. Sin embargo, diferentes expertos en la materia han cuestionado la viabilidad de este aeropuerto, que además será un aeropuerto internacional privado promovido sin la participación de AENA, ya que ésta no acaba de ver clara su implantación.

La rentabilidad de la operación es la mayor incógnita que presenta. En principio, no debería preocupar al ciudadano si se trata de una inversión privada. Lo preocupante es la participación de la CARM en la operación, ya que se trata de dinero público y en eso hay que ser cautos. La iniciativa privada, si se está por el liberalismo económico, se puede jugar sus dineros donde le plazca, pero lo que no es admisible es que se condicione a la administración pública a realizar inversiones de dudosa rentabilidad económica y social, y a cerrar al tráfico civil un aeropuerto público como el de San Javier, con el que no podría competir en costes de mantenimiento y tasas. Así lo ha entendido AENA y a los hechos nos remitimos.

3.3.4. Puertos

El peso específico del Puerto de Cartagena respecto al resto de puertos de la Región de Murcia requeriría un apartado específico y exclusivo que desborda las pretensiones de este estudio. No obstante, es necesario hacer una breve referencia a la ralentización del superpuer-

to de Escombreras y a la necesidad de contar con una Terminal de Mercancías General y de Contenedores.

Asimismo, hay que hacer referencia a la compleja situación creada en el Puerto de Cartagena, en el que los esfuerzos de la Autoridad Portuaria para que Cartagena sea puerto de escala de grandes cruceros de lujo, no se ve apoyada por los comerciantes, ya que éstos no están dispuestos a abrir sus comercios los días festivos, conforme a su legítimo derecho.

En cuanto al resto de puertos de la Región, si bien no tienen relevancia alguna respecto al movimiento de mercancías, sí lo tienen en cuanto al sector pesquero, ya que éste ha experimentado un importante crecimiento durante los últimos años, fundamentalmente en lo que se refiere a las llamadas granjas de cría y engorde. En este sentido, es necesario hacer una llamada de atención sobre la autorización de nuevos puertos deportivos en el interior de estos viejos puertos, pues con ello se restringe su utilización comercial y pesquera, y al mismo tiempo se acota y privatiza mediante concesiones un espacio que es de uso público. El caso del Puerto de San Pedro del Pinatar es significativo al respecto: el Puerto se ha quedado pequeño tras la concesión de la dársena deportiva y necesita ser ampliado en función de las nuevas demandas.

