

# Urbanismo, vivienda y transporte en la Región de Murcia

*Carlos Felipe Iracheta*

## 1. URBANISMO

### 1.1. Introducción

Si en el anterior *Informe 2003* hacíamos alusión a las peculiaridades de la legislación urbanística murciana respecto a la legislación estatal, tres años después podemos afirmar que la situación legal ha ido empeorando y las perspectivas de una mínima regulación del suelo urbanizable y no urbanizable se han ido desvaneciendo sucesivamente con las modificaciones de la Ley regional del Suelo de 2002 y 2004.

Estas modificaciones no han hecho más que plegarse a los intereses de las grandes promotoras, propietarios de suelo y Ayuntamientos, en el sentido de crear las condiciones legales para una interminable sucesión de reclasificaciones de suelo no urbanizable, mediante el recurso abusivo a la controvertida figura del Convenio Urbanístico como elemento esencial del desarrollo urbanístico, en detrimento del Plan General de Ordenación Urbana.

Mediante las sucesivas modificaciones de la Ley, se ha dado cobertura legal a una mayor tolerancia de edificación e incluso de urbanización, mediante planes especiales en el suelo no urbanizable, es decir, abriendo la vía para urbanizar también el no urbanizable. Se ha incorporado a la Ley la clasificación de “suelo no urbanizable inadecuado para el desarrollo urbanístico”, que es precisamente, aunque parezca paradójico, el suelo adecuado para desarrollos urbanísticos mediante el oportuno convenio y reclasificación; esta figura ha sido utilizada frecuentemente por el Ayuntamiento de Lorca.

También se ha incorporado a la Ley el denominado Sistema General de Espacios Naturales, con la exclusiva finalidad de generar aprovechamiento urbanístico en terrenos protegidos a cambio de su cesión pública, es decir, como forma de incrementar las plusvalías de las grandes propiedades aun a costa de contravenir la Ley estatal del Suelo y la propia Ley regional, que establecen claramente que los espacios naturales, por tener la consideración de especialmente protegidos, son clasificados como suelo no urbanizable y consecuentemente no disponen de aprovechamiento urbanístico. Esta modificación de la Ley es la que da cobertura legal a la reclasificación hecha por el Ayuntamiento de Murcia en su última adaptación del PGOU, mediante la cual reclasifica como “Sistema General forestal o de protección de la naturaleza” todo el Parque Natural de El Valle y Carrascoy.

También es significativa la incorporación de la obligación de reservar el 10% del aprovechamiento a algún tipo de viviendas protección pública, con las siguientes particularidades: por un lado, que no es de aplicación a los sectores residenciales de mínima densidad (menos de  $0.25 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ) es decir, a las urbanizaciones turísticas fundamentalmente, sea cual sea su número de viviendas; y por otro lado, se establecen primas de aprovechamiento urbanístico para los sectores que voluntariamente incluyan viviendas de protección pública por encima del señalado 10%.

## 1.2. La situación del planeamiento. Tendencias

El “descubrimiento” por promotores y Ayuntamientos de la figura del Convenio Urbanístico como figura sustitutiva del PGOU ha trastocado, paralizado o ralentizado la tramitación de los planes generales de ordenación urbana hasta el punto que a 31 de diciembre de 2005, es decir, mas de cuatro años después, sólo 6 municipios (el 13.33%) disponían de planes generales de ordenación urbana adaptados a la Ley: Abarán, Aledo, Caravaca, Jumilla, Lorca y Murcia. Y la mayoría de ellos condicionados a la subsanación de deficiencias, según la modalidad de aprobación definitiva que utiliza sistemáticamente la Consejería de Obras Públicas.

Durante 2005, se aprueban inicialmente los PGOU de Los Alcázares, Alhama de Murcia, Fortuna, Totana y La Unión, y provisionalmente los de Abanilla, Blanca, Ceutí, Moratalla, Santomera y Villanueva del Rio Segura. Es muy significativo que los municipios donde más reclasificaciones se hacen, y que resultan mas conflictivas, apenas han iniciado sus planes de ordenación o están paralizados desde la presentación de los correspondientes “avances de planeamiento”: es el caso de Águilas, Cartagena, Mazarrón, Mula, San Javier y Torre Pacheco, por citar algunos ejemplos.

Pero lo verdaderamente preocupante, en la medida en que representa una *ilegalidad* manifiesta, masiva y continuada, que puede rayar en lo delictivo, son las reclasificaciones de suelo en el marco de planes generales y normas subsidiarias de municipios que ni se han adaptado a la Ley del Suelo ni pueden hacerlo, como es el caso de los municipios que disponen de Normas Subsidiarias de Planeamiento, por la simple razón de que la Ley regional del Suelo no reconoce como tal esta figura de planeamiento. Es decir, se están modificando planes y normas sin disponer de un marco jurídico que los ampare o en función de un marco jurídico derogado.

La tendencia actual del desarrollo urbanístico, a juzgar por la evolución de los últimos años y las previsiones del futuro inmediato, no la marcan las políticas socioeconómicas regionales, comarcales o locales, ni los planes generales de ordenación urbana o territoriales. La política urbanística la marca el promotor de turno, mediante acuerdos bilaterales con el Alcalde de la localidad, que se trasponen luego a los llamados Convenios Urbanísticos, convenios que suponen para los Ayuntamientos una falsa forma de financiación rápida y eficaz, es decir, “pan para hoy y hambre para mañana”.

El Convenio, que está instituido como una figura muy restringida de desarrollo urbanístico, ha sido completamente prostituido en su concepción y es utilizado de forma generalizada como figura sustitutiva del Plan General. Consiste, en su más simple manifestación, en un pacto entre el promotor y el alcalde: el promotor paga una cantidad económica a cambio de que el Ayuntamiento, personificado en su alcalde, reclasifique unos terrenos y les conceda un aprovechamiento urbanístico. No hay más reglas, salvo las legalmente establecidas, y éstas se limitan a la exigencia de publicar lo acordado en el BORM, para general conocimiento. La publicación es una mera formalidad, pues ya no cabe alegar nada, una vez que el Convenio ha sido aprobado.

La utilización del Convenio como figura sustitutiva del PGOU es una aberración del planeamiento urbanístico, puesto que los convenios son actuaciones puntuales al margen de cual-

quier estructura general y orgánica de ordenación municipal o territorial. Se trata simplemente de crear “islas” autosuficientes en la mayor parte de los casos, que obedecen al no regulado concepto anglosajón del *resort*, que hoy por hoy no tiene cabida ni en la legislación urbanística y de la administración local.

Pero lo verdaderamente perverso de los convenios, tal como se negocian, es que son innecesarios urbanísticamente, pues la Ley ya dispone que el suelo no protegido puede ser urbanizado. Por tanto, no hace falta ningún convenio para decir lo obvio. A no ser, como suele ser el caso, que lo que se pretenda sea trajinarse al promotor para que suelte la mosca, y repartirla luego entre el agente intermediario (que suele ser un abogado, casi siempre el mismo) y el alcalde o concejal de urbanismo.

Por tanto, podríamos concluir que la situación de los planes de urbanismo se ve paralizada o ralentizada por la tramitación de los convenios urbanísticos. Si los planes de urbanismo se aprueban, difícilmente puede justificarse la firma de un convenio reclasificador. Por eso, para los que se reparten el pastel de la mordida, no existe interés alguno en que se aprueben los planes generales de urbanismo.

### 1.3. Planificación territorial

Denunciábamos en el anterior *Informe 2003* la falta de planificación territorial y la incoherencia del Gobierno regional, al hacer depender la Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Turismo en vez de la de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo, como es natural y coherente, ya que ordenación del territorio y urbanismo son la misma cosa. Pues bien, nos quedamos cortos, ya que la Dirección General de Ordenación del Territorio sigue su peregrinar y desvarío por diversas consejerías en función de sus cambiantes objetivos, cortadad de miras y personal directivo. Pasó a depender de la Consejería de Agricultura, porque allí radicaba antes Medio Ambiente y había que aprobar las Directrices del Litoral y otras menudencias. Luego pasó a depender de Industria y Energía, junto con Medio Ambiente, porque había que aprobar las Directrices del Suelo Industrial y alguna que otra cerrichera, y para ello se situó al superconsejero Marqués al frente de la Consejería, pero solo el tiempo justo y necesario para llevar a buen fin el mandato encomendado, a cambio de una muy suculenta recolocación posterior en la empresa Hefame.

La planificación territorial sigue brillando por su ausencia, no existen directrices de tipo urbanístico que den coherencia y homogeneidad a los planes municipales, tampoco existen directrices del medio rural que racionalicen la utilización y usos del suelo no urbanizable o rural.

Los sistemas de información geográfica SIG, documento base referencial de la ordenación territorial, se encuentran en la prehistoria respecto a otras comunidades autónomas, pese los múltiples anuncios a bombo y platillo de “colocación de la primera piedra”, porque al organismo encargado de su materialización no se le ha dotado de los medios técnicos y económicos para su efectiva puesta en marcha.

En estos últimos años, la planificación territorial se ha limitado a la consolidación y culminación de las Directrices del Litoral, con la tramitación de la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope, la creación del órgano gestor y la convocatoria y adjudicación del concurso para su desarrollo urbanístico. En octubre de 2006, han anunciado la elaboración de unas directrices comarcales, cuando aún no se han definido las comarcas.

### 1.3.1. Mar Menor

Tras la derogación sin más, por la Ley del Suelo del 2001, de la Ley del Mar Menor, hecho que denunciábamos en el *Informe 2003*, nos encontramos en igual o peor situación. Mientras la presión urbanística crece y sus consecuencias medioambientales derivadas también, las figuras de protección medioambiental, PORN y otras, permanecen paralizadas, y las figuras de ordenación urbanística, los planes generales de ordenación urbana, se estancan para dejar vía libre a los convenios urbanísticos o se demoran hasta pasadas las próximas elecciones municipales y autonómicas.

A 31 de diciembre de 2005, ésta era la situación de los planes generales de los municipios ribereños y de mayor afectación, que debían adaptarse a la Ley regional del Suelo:

- Los Alcázares. En aprobación inicial desde noviembre/2004.
- Cartagena. En Avance desde junio/2005.
- San Javier. En Avance desde octubre/2002!
- San Pedro del Pinatar. Sin iniciar actuaciones.
- Torre Pacheco. En Avance desde diciembre/2005.
- La Unión. En Avance desde 2002 y recientemente, ya en 2006, en aprobación inicial.

Obsérvese un dato significativo: los dos municipios que por lo menos han llegado a la fase de aprobación inicial, Los Alcázares y La Unión, están regidos por alcaldes socialistas.

### 1.3.2. Directrices de Portmán

También denunciábamos en el *Informe 2003* la derogación de las Directrices de Portmán y su sustitución por la Directrices del Litoral, sin más consideraciones y alternativas. A falta de Directrices específicas y sin saber en consecuencia qué va a ser de Portmán y la Sierra Minera, la única actuación reseñable es la firma de un Convenio entre Ayuntamiento de La Unión, Comunidad Autónoma y Ministerio de Medio Ambiente, para regenerar parte de la Bahía y sellar el resto en porcentajes que desconocemos, pero que en cualquier caso no podemos compartir. Nuestra exigencia pasa por la regeneración total de la Bahía, hasta la antigua línea de costa o playa, y conforme se disponía en las derogadas Directrices.

El Concurso de ideas-proyectos recientemente convocado y fallado ha resultado controvertido por la actuación del jurado, que de entrada eliminó las soluciones más imaginativas, con ridículas explicaciones que más bien trataban de explicar la falta de entendimiento de los proyectos, perdiéndose así oportunidades de actuación verdaderamente alternativas al sistema tradicional y al uso que en materia de costas estamos acostumbrados a ver.

### 1.3.3. Directrices del Suelo Industrial

Finalmente aprobadas como Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, consideramos que podría ser un instrumento director de la política de asentamientos industriales de la Región, si verdaderamente hubiera una política coherente de asentamientos industriales y de I+D+i, fundamental para su modernización. Mientras tanto, las actuales Directrices no son más que un inventario de asentamientos existentes, con propuestas de recalificación, rehabilitación y medioambientales, que al complementarse normativamente no dejan de ser más que propuestas. Otro tanto podríamos decir de las Reservas Estratégicas Regionales de Suelo Industrial, pues se trata fundamentalmente de ampliaciones de los polígonos existentes, sin que se prevean nuevos asentamientos.

En cualquier caso, tal como están las cosas, son los Ayuntamientos los órganos competentes para establecer los usos del suelo, con permiso de los promotores, y es más que probable que los nuevos asentamientos industriales surjan como iniciativa de alcaldes y promotores, más que como consecuencia de unas Directrices. El caso del nuevo superpuerto de contenedores que se pretende hacer en El Gorguel así lo confirma, al quedar al margen de las Directrices.

### **1.3.4. Directrices del Litoral**

Los resultados a corto plazo de la aprobación de las Directrices del Litoral se han reducido fundamentalmente a lo que era su principal objetivo: la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope, la convocatoria y adjudicación del proyecto ganador del concurso convocado para su diseño o “master plan” y el nombramiento del órgano gestor. Para la plasmación en ladrillo de este macroproyecto, aún son necesarios trámites y más trámites, y sobre todo lo que se antoja como más problemático: el reparto o redistribución de las zonas más comerciales, como son la marina interior y el entorno de los campos de golf. Mientras tanto, sigue pendiente del Tribunal Constitucional la resolución del recurso presentado por el PSOE contra la Disposición Adicional Octava de la Ley del Suelo 1/2001 de la Región de Murcia, que desprotegea 15.000 ha de espacios naturales, entre ellos la Marina de Cope. A eso hay que añadir la presentación, en octubre de 2006, de la Iniciativa Legislativa Popular para la Defensa de los Espacios Naturales de la Región de Murcia, que ha conseguido las firmas necesarias para ser admitida a trámite por la Asamblea Regional, y que propone igualmente la derogación de la Disposición Adicional Octava de la Ley del Suelo regional.

Aparte de esto, las Directrices de Litoral están sufriendo a los PGOU (en los municipios que aún carecen de ellos), en cuanto a densidad o edificabilidad de los terrenos que se reclasifican, de forma que nunca se supere lo establecido por ellas en un máximo de 0,14 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, que naturalmente siempre es adoptado como mínimo.

Otra interesante aportación de las Directrices, como es la necesaria reserva hotelera, está resultando problemática en algunos casos, al tener que prever reserva hotelera en planes no turísticos, como consecuencia de la imprecisión de la normativa, circunstancia ésta que es aprovechada por los promotores para construir apartoteles, que venden como apartamentos con la complicidad de las autoridades municipales y la Consejería de Turismo.

## **1.4. Planificación urbana y planes de ordenación**

Transcurridos cinco años desde la promulgación de la Ley del Suelo regional 1/2001 (hasta diciembre de 2005), solo 6 municipios habían adaptado sus planes generales de ordenación urbana (PGOU) a la nueva Ley: Lorca, Jumilla, Abarán, Caravaca, Murcia y Aledo; a los que se han incorporado, durante 2006, Ceutí, Molina de Segura y Ulea.

Algunos municipios, como Águilas, San Pedro del Pinatar, Fuente Álamo o Torre Pacheco, ni siquiera han iniciado la adaptación, pese a que la Ley disponía que debía iniciarse a los dos años. Pero eso no ha sido óbice para que se tramiten y aprueben modificaciones de planes o reclasificaciones de suelo sin la más mínima cobertura legal. Esto es aún más bochornoso en el caso de municipios que disponen de Normas Subsidiarias en vez de PGOU, ya que las NNSS no son instrumentos urbanísticos contemplados en la Ley del Suelo murciana, es decir, que no disponen de marco jurídico de referencia.

Hay que señalar también la situación de paralización que sufren algunos PGOU, como los de Cartagena y San Javier: tras haber arrancado con un Avance, se estancan, y mientras tanto se suceden interminables reclasificaciones de suelo.

En resumen, gran parte del impresionante desarrollo urbanístico que se está dando en la mayor parte de los municipios de la Región de Murcia, se está haciendo no sólo sin una planificación o unas directrices territoriales mínimas por parte del Gobierno regional, sino también sin una planificación municipal ordenada por parte de los Ayuntamientos. Las decenas de miles de viviendas que se construyen cada año, son el resultado de actuaciones-reclasificaciones puntuales, inconexas y desagregadas de la estructura urbana.

## 1.5. Urbanismo y medio ambiente

La interrelación entre el urbanismo y el medio físico se sustenta fundamentalmente en los estudios y evaluaciones de impacto ambiental (EIA). Estas evaluaciones se están mostrando simplemente como un trámite más, donde la carga política y empresarial tiene un importante componente en la toma de decisiones. Nos encontramos con documentos que están en algunos casos lejos de toda objetividad. Así se explica la falta de regulación del contenido y de los objetivos en muchas EIA, como sucede en los casos conocidos de Lo Poyo, San Ginés de la Jara (Novo Carthago) y Cerrichera.

Esto se parece a lo del huevo y la gallina, es decir, qué es anterior o posterior: el PGOU o la EIA. Claramente, se ha optado porque la EIA sea posterior al PGOU, cuando debería ser un condicionante previo. El resultado es que la EIA suele limitarse a disponer las medidas correctoras en función de la importancia del impacto de lo ya proyectado, pero en ningún caso es tenido en cuenta como un documento condicionante de la clasificación del suelo.

Por eso, reclamamos una regulación de las EIA en el sentido de que cada PGOU y su correspondiente EIA sean entendidos como documentos interactivos y abiertos durante toda la tramitación del PGOU, de modo que la EIA sea un documento condicionante del planeamiento desde el primer momento. Además, las EIA deben tener una mayor incidencia en los aspectos socioeconómicos y paisajísticos, que ahora no son suficientemente evaluados.

No nos cabe duda de que, hoy en día, las mayores agresiones al medio ambiente que sufre nuestra Región proceden del urbanismo, y en particular de las macroubanizaciones o *resorts*, que sin límite alguno de superficie, ni de edificabilidad, ni de población, se extienden a lo largo de toda nuestra geografía, creando un enorme impacto paisajístico, social y económico que no es evaluado. En los últimos tiempos, se ha empezado a exigir el Estudio y Evaluación de Impacto Territorial, que en algún modo viene a suplir aspectos no contemplados en las EIA.

## 1.6. Urbanismo y vivienda

No podemos sino confirmar lo que ya afirmábamos en el *Informe 2003*, pues los acontecimientos nos han dado la razón: los precios de la vivienda no han dejado de subir, pese a que se ha generado más suelo y se han construido más viviendas que nunca. La explicación, ya lo decíamos en 2003, es muy sencilla: la propiedad de la tierra se ha ido concentrando cada vez más en manos de las grandes inmobiliarias, que acaparan el suelo urbanizable en situación de oligopolio, y las administraciones públicas controladas por las inmobiliarias se desentienden del asunto, hasta el punto de que muchos ayuntamientos han adoptado de forma generalizada la costumbre de revender su 10% de aprovechamiento a las mismas inmobiliarias, a precios muy por debajo de los de mercado.

La inactividad de las administraciones locales y regional en la generación de suelo público, auspiciada por la propia Ley del Suelo regional, y la falta de promoción pública de vivienda que pudiera competir y por tanto molestar a los promotores privados, nos revela una vez más quién manda y quién dirige realmente el urbanismo y la vivienda en la Región de Murcia.

Esta tendencia, tal como están las cosas, continuará agravándose durante los próximos años, porque no es previsible una actuación decidida de los organismos públicos, tal como se ha dicho anteriormente, a no ser que antes estalle la “burbuja inmobiliaria”.

El Ayuntamiento de Lorca, siguiendo los pasos de Madrid y otras grandes ciudades, dispuso en su PGOU que en determinados sectores de suelo urbanizable (no en todos, porque curiosamente excluyó los más cercanos a la ciudad) había que disponer obligatoriamente de un 20% de vivienda protegida (VPO). Ya era algo para Lorca y para esta Región, donde ningún PGOU había dispuesto algo similar, y con ello se mostraba claramente que las políticas de vivienda podían y debían ser capitaneadas por los Ayuntamientos, disponiendo el suelo necesario para ello. Téngase en cuenta que en otra comunidad uniprovincial, como es el caso de Navarra, se aprobó por unanimidad (tras un pacto entre todos los partidos) una ley regional que exige un porcentaje del 50% para vivienda protegida (VPO).

En nuestra Región no existía legislación alguna que obligara a ello (y tampoco que lo impidiera, ya que el PGOU de Lorca fue aprobado por la CARM sin objeciones al respecto). Ante las críticas recibidas por este vacío legislativo, el Gobierno regional adopta una tímida Modificación de la Ley del Suelo 2/2004, en la que introduce la obligación de destinar un 10% del aprovechamiento urbanístico a VPO. Esta obligación no sienta nada bien a los promotores, que quieren libertad absoluta para promover vivienda libre o protegida según les convenga. Por eso, intentan que el 10% de VPO sea precisamente el mismo 10% que han de ceder obligatoriamente a los ayuntamientos. Pero no lo consiguen, porque los ayuntamientos también quieren libertad para destinar su 10% a lo que les venga en gana... A fin de cuentas, son los mismos perros con distintos collares. Finalmente, entre unos y otros consiguen que las cosas no sean tan bonitas como aparentaban y la Modificación de la Ley nace con una serie de particularidades que la hacen, una vez más, genuinamente murciana:

— La reserva del 10% de VPO no es obligatoria en las urbanizaciones de mínima densidad (menos de 0,25 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> o 25 Viv./Ha). Entre estas urbanizaciones se encuentran los *resorts* o grandes macroubanizaciones, que en algún caso alcanzan las 15.000 viviendas y donde se alojarán alrededor de 45.000 habitantes. Al no estar sujetas a la obligación de construir VPO, los trabajadores (no turistas) de estas nuevas ciudades no tendrán posibilidad alguna de alojarse en ellas, teniendo que buscar su residencia en poblaciones próximas, con los consabidos problemas de alojamiento, transporte y exclusión social.

— Si el promotor decide hacer más de un 10% de VPO, tendrá una prima de aprovechamiento urbanístico mediante el incremento de la edificabilidad sobre la establecida por el PGOU (es el caso de la polémica Joven Futura y de otras similares). Esta disposición es de dudosa legalidad, porque los aprovechamientos urbanísticos los fija el PGOU y no la Ley, lo que por otra parte resulta evidente ya que el PGOU es el que prevé las dotaciones e infraestructuras necesarias en función del número de viviendas y población prevista y no en función de las futuras intenciones de los promotores.

— Y por si fuera poco, el Gobierno regional se reserva la facultad de modificar o anular las anteriores disposiciones en función de la “coyuntura”. Es decir, y para que se entienda claramente con un ejemplo concreto: los terrenos de Joven Futura y otros aldeaños se reclasifican para VPO “para jóvenes” con la edificabilidad máxima del PGOU; como todas las viviendas tienen que ser VPO, tienen derecho a la prima de aprovechamiento; y si en cualquier momento la “coyuntura” del mercado dice que ya no hacen falta VPO “para jóvenes” o que los terrenos se han encarecido hasta el punto de inviabilizar la VPO (que es precisamente el caso en lo que resta por proyectar de Joven Futura), el Gobierno libera discrecionalmente de esta obligación a los especuladores, que son precisamente los que han encarecido el precio de los terrenos. En resumen: negocio redondo y Ley *ad hoc*.

## 2. VIVIENDA

### 2.1. Consideraciones generales. Tendencias

Se confirman las previsiones más pesimistas en cuanto a la evolución, tendencias y costes de la vivienda, tanto en la vivienda libre como en la sujeta a cualquier tipo de protección, y sobre todo en lo que se refiere al alarmante crecimiento de la segunda vivienda o turística y de los *resorts* destinados a población extranjera. Y decimos “alarmante” por tratarse de un sector de imprevisible evolución, sujeto a situaciones socioeconómicas más o menos coyunturales y no controlables desde esta Región, y que sin embargo demanda una gran cantidad de suelo, infraestructuras, servicios, agua y mano de obra barata, fundamentalmente inmigrante, condicionando el desarrollo económico regional de una forma muy inestable e insostenible.

La promoción de viviendas de todo tipo, según los datos de visado del Colegio de Arquitectos de Murcia, ha batido en el primer semestre de 2006 todos los récords históricos en cuanto a su número, no solo por la demanda existente ya en años anteriores sino por anticiparse a la próxima aplicación del Código Técnico, que introduce importantes determinaciones en cuanto a medidas de ahorro energético, habitabilidad y confort en las viviendas, que incrementarán los costes y repercutirán en las ventas y/o beneficios.

Por tanto, mientras persista la demanda de vivienda libre y turística a los niveles actuales y no se modifiquen las políticas municipales de vender su patrimonio y el procedente del 10% de cesión obligatoria, difícilmente se observará un repunte de la VPO, salvo en casos aislados y puntuales que están condicionados por la reclasificación de terrenos a dicho fin.

El principal freno al desarrollo residencial, fundamentalmente turístico, es el abastecimiento de agua potable y las dotaciones disponibles de la Mancomunidad de Canales del Taibilla (MCT). Pero esto parece que puede llegar a solucionarse tras la decidida apuesta por la desalación de agua del mar. Por eso, se está produciendo actualmente una desaforada carrera en cuanto a la producción y explotación del negocio de las desaladoras. Pese a los costes supuestamente inasumibles del agua desalada, según algunos sectores políticamente interesados en que fuera así, y pese a la problemática ambiental que en un principio alegaban (el daño que los vertidos de salmuera podían causar a las praderas de “poseidonia oceánica”), todo parece haberse resuelto repentinamente en aras del negocio del agua y el ladrillo. ¡Con agua, no hay quien nos pare!, exclaman los patriotas murcianos, que no dejan de mirarse el ombligo y considerar a la Región como la mejor del mundo.

La cuestión es que tras la derogación del proyectado Trasvase del Ebro y la puesta en cuestión del futuro del Trasvase del Tajo, todos apuestan por la desalación: el Gobierno de la nación, la oposición regional, las grandes constructoras, los empresarios, los agricultores, los Ayuntamientos y, por último, el Gobierno regional, que al ver que se queda solo clamando por el Trasvase del Ebro, apuesta por su propia desaladora, que quiere administrar al margen del Estado, de la CHS, de la Ley y de la MCT, para darse agua a sí mismo, es decir, a sus amigos promotores inmobiliarios. Tiene gracia la actitud del Gobierno regional: cuando es invitado a un vasito de agua desalada en la inauguración por parte de la Ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona, de las nuevas plantas desaladoras, pone cara de asco y exclama: “¡Qué mala está y qué cara sale!”; pero todo cambia cuando construye su propia planta, como si hubiera desaladoras malas y buenas en función de quién las promueva.

## 2.2. La vivienda de protección pública

El Decreto nº 230/02, regulador de las actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo de la Región de Murcia para el cuatrienio 2002-2005, tenía como característica más destacable un acentuado carácter social, evidenciado al potenciar mayores ayudas de acceso a la vivienda para familias de rentas inferiores a 1,5 SMI. Sin embargo, estas viviendas, coincidentes en dichos tramos de rentas con las conocidas como viviendas de promoción pública, antes llamadas sociales, no han evolucionado hacia una mayor oferta, en relación con años precedentes, sino todo lo contrario: su promoción ha sido incluso inferior a la de periodos anteriores.

Según datos publicados en el Boletín Estadístico de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte, de 76 viviendas de promoción pública iniciadas en el año 2002, hemos pasado a 13 en el año 2005 y a 0 en los meses de enero a septiembre de 2006. Asimismo, de 100 viviendas de promoción pública terminadas en 2002, hemos pasado a 14 finalizadas en 2005 y a 0 en 2006. Es decir, en el periodo 2002-2005 se iniciaron un total de 236 viviendas de promoción pública, de las que 195 se terminaron en dicho periodo.

Tampoco la vivienda de protección pública, antes conocida como VPO, ha evolucionado positivamente, pese a estar dirigida a rentas de hasta 5.5 SMI, superiores a las exigidas para viviendas de promoción pública. De las casi 3.000 viviendas terminadas en 2002, se ha pasado a 1.800 en 2005 y a 400 en el 2006. El total de viviendas de protección pública terminadas y calificadas definitivamente fue de 7.800 para el periodo 2002-2005, frente a las 12.460 previstas como objetivo en el Convenio de financiación suscrito con el Ministerio de Fomento para esta Región.

El sector inmobiliario de esta Región sigue apostando por la vivienda libre, dado que de casi 13.000 viviendas terminadas en 2002 se ha pasado a 22.500 en 2005 y a casi 9.000 en el 1º trimestre de 2006. De las finalizadas en los dos últimos años, solo el 40% se encuentran habitadas, quedando el resto destinadas a inversión inmobiliaria y a blanqueo de capital.

Es significativo, dentro del sector vivienda, el interés mostrado por el Gobierno regional en acercarse a la población joven con la puesta en marcha en 2003 del denominado *Plan de Vivienda Joven 2003-2005*, con el compromiso de construir 20.000 viviendas para jóvenes, y en el que participa activamente la Asociación de Promotores de Vivienda de la Región de Murcia, junto a la Federación Regional de Empresarios de la Construcción, así como entidades financieras, en particular Cajamurcia, y otros organismos públicos.

En realidad, esta apuesta de aparente interés social está posibilitando la enajenación de suelo público (que es de lo que se trata), tradicionalmente cedido por los Ayuntamientos para equipamientos y promoción de vivienda pública, a promotores inmobiliarios a través de Convenios formalizados a tal fin para la promoción de viviendas de protección pública dirigidas a jóvenes menores de 35 años. Estas promociones, contabilizadas en los datos oficiales antes señalados como viviendas de protección pública, en realidad son de iniciativa privada y por eso suscitan el interés de ciertos promotores en los concursos a tal fin convocados por la Administración regional y por algunos Ayuntamientos, en particular el de Murcia. Las calificaciones otorgadas a estas viviendas para jóvenes minimizan así los resultados globales de los objetivos previstos, ante la poca atracción que la vivienda de VPO tiene para el colectivo empresarial. Y esto pese al significativo aumento de los precios máximos de venta de este tipo de viviendas, establecido por la Comunidad Autónoma en más de un 20% demandado por los promotores. Sin embargo, el control de la adjudicación de dichas viviendas a precio limitado queda fuera del ámbito administrativo.

La Administración Regional, a través de su Instituto de Vivienda y Suelo, convoca dichos concursos de venta de parcelas propias o municipales a promotores o sociedades privadas, redu-

ciéndose con ello la posibilidad de construir viviendas de promoción pública o social dirigida a familias de rentas inferiores.

La escasa vivienda social promovida lo es en régimen de venta, frente a lo tradicionalmente realizado por ésta y otras comunidades autónomas en régimen de alquiler, por razones obvias de bajo poder adquisitivo. Este cambio de régimen ha ocasionado que las pocas promociones finalizadas no lleguen a adjudicarse en su totalidad, por una lógica falta de disponibilidad económica de los posibles compradores.

Quiere esto decir que mientras las viviendas de promoción pública no se venden por falta de compradores cualificados, las mismas viviendas promovidas por promotores privados sí se venden, lo que solo puede explicarse en la no muy clara cualificación de los compradores en este último caso y en la falta de control efectivo de la Administración.

Esta visión de la vivienda como bien de mercado, frente a una concepción de la vivienda como derecho ciudadano y servicio público, es defendida sin tapujos por la propia Administración Regional, por entender que con ello evita posteriores presupuestos de mantenimiento, y al mismo tiempo consigue un incremento inicial de su saldo recaudatorio, por el cobro del primer pago de la venta de la vivienda. Esta política de venta del suelo público y del patrimonio promovido puede suponer, a muy corto plazo, una pérdida total de posibilidades de creación de nueva vivienda social, así como una pérdida de patrimonio gestionado, tal como se produce con las actuaciones de regularización y amortización anticipada en grupos de viviendas promovidas en su día, en régimen de alquiler, por la Administración del Estado o incluso por la propia Comunidad y los Ayuntamientos, y que ahora tienen la posibilidad de escriturarse en venta.

A pesar de la falta de cumplimiento de la finalidad social que supone la escasa promoción pública prevista, el Gobierno regional, en la exposición de motivos del Decreto 141/2005 que regula las actuaciones protegidas en materia de vivienda y suelo para el próximo cuatrienio, sigue definiendo la vivienda como necesidad social, pero al mismo tiempo presenta en escena a la Sociedad Nueva Vivienda Joven de Murcia S.L., creada en mayo de 2004, como parte del gran paquete de medidas que incrementará el número de viviendas protegidas hasta la fecha, fundamentalmente para jóvenes.

La Sociedad Nueva Vivienda Joven de Murcia, constituida por destacados representantes de la Asociación de Promotores de la Región y por Summa Inmobiliaria de Cajamurcia, cuenta con la participación del Instituto de Vivienda y Suelo, y tiene por objeto social la compra de suelo, la gestión urbanística y la promoción de toda clase de viviendas, incluso las de promoción pública, pese a estar esta última atribuida en exclusiva a dicho Instituto, en virtud de la Ley 1/1999 de creación del mismo. Esta Sociedad mixta ya fue adjudicataria de solares de titularidad pública sitos en los términos municipales de Molina de Segura y Murcia, para la construcción de 500 y 1.300 viviendas protegidas respectivamente.

La situación actual y las tendencias de futuro no pueden ser más catastróficas. No solo no se promueven viviendas de promoción pública (VPP), sino que incluso se desclasifican, se suprimen o se venden libremente las existentes en régimen de alquiler o acceso diferido a la propiedad. Resulta criticable que algunos Ayuntamientos y la Comunidad Autónoma vendan viviendas públicas municipales, aunque sea a sus inquilinos, puesto que éstos pueden revenderlas al día siguiente sin más condicionantes, y de esta forma desaparece un sector tan necesario como es la vivienda de alquiler.

Pero, si de actuaciones criticables hablamos, hay que referirse obligatoriamente a la descalificación en masa de todo un barrio de más de 1.500 viviendas de promoción pública, el Barrio de la Paz en Murcia, y a todo el proceso que se está llevando a cabo con la complicidad entre un promotor privado, la Consejería de Obras Públicas, a través del Instituto de Vivienda y

Suelo (que administra y tutela el Polígono de la Paz tras haber sido transferido por el Ministerio de la Vivienda), y el Ayuntamiento de Murcia. Se pretende transformar gran parte del Polígono en viviendas libres, quintuplicando su edificabilidad, ocupando suelo público, suprimiendo equipamientos escolares y triplicando las alturas máximas permitidas, con el consentimiento de la mayor parte de los inquilinos, que están pasando a ser propietarios tras las más que dudosas condiciones de venta realizadas por el Instituto de Vivienda y Suelo, sobre las que no nos extenderemos por ser objeto de actuaciones de otra índole.

También resulta criticable (si es que no se trata de una actuación criminal, como ha sucedido en Las Palmas) la descalificación para su venta de viviendas de protección oficial de propiedad privada, con el único condicionante de renunciar a los préstamos y ayudas concedidas en su día. La VPO de titularidad privada es descalificada como tal en las condiciones señaladas anteriormente, en un procedimiento comúnmente extendido en nuestra comunidad autónoma, y de tan dudosa legalidad que la descalificación solo afecta a la vivienda y no a la parte proporcional del solar o de los elementos comunes.

En resumen, sigue la tendencia decreciente de VPP, que de las 1.865 viviendas calificadas provisionalmente en 2003 ha pasado a 1.301 en 2005, pese a un cierto repunte que hubo en 2004, con 2.051 VPP. Respecto a la Promoción Pública, solo se han iniciado 13 viviendas en dos promociones durante 2005, lo que revela no solo la falta de interés de la Comunidad Autónoma sino la inactividad e inoperancia del Instituto de Vivienda y Suelo para cumplir sus objetivos, de forma tal que su supresión estaría más que justificada.

### **2.3. La vivienda libre**

La construcción de viviendas libres sigue siendo ciertamente uno de los motores de la economía de la Región, y no solo por lo que a su construcción se refiere, materiales y mano de obra, sino como fuente de inversión de los ahorradores y como refugio cada vez mayor del dinero negro.

La evolución de la vivienda libre sigue un ritmo vertiginoso: en los últimos tres años se ha duplicado el número de viviendas iniciadas, habiendo pasado de 19.843 viviendas en 2002 a casi 35.000 en 2005.

### **2.4. El sector turístico y la segunda residencia**

El sector turístico, que tradicionalmente se ha asentado en la costa o en sus proximidades, ha cambiado su tendencia, aunque sin dejar su preferencia costera, en función de las posibilidades económicas y medioambientales. Así, se dirige cada vez más hacia municipios y zonas del interior muy alejadas de la costa, pero con el aliciente de emplazarse en o junto a zonas protegidas medioambientalmente o de especial interés paisajístico, como el interior de Lorca, Caravaca, Moratalla, Calasparra y Jumilla, en cuanto al arco Norte-Noroeste, o Cieza, Valle de Ricote, Abanilla y Fortuna, en el interior, así como las ya consabidas actuaciones en zonas prelitorales del campo de Murcia y Cartagena (áreas de Sucina, Gea y Truyols, y Corvera), Torre Pacheco, Fuente Álamo, Alhama y Totana.

En cuanto a las zonas costeras, son verdaderamente alarmantes las previsiones ciertas, por cuanto ya se están tramitando, de grandes actuaciones en todo el litoral: Águilas (todo el frente costero), la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope, Mazarrón y toda su bahía, La Unión y la Sierra Minera, en torno a la prevista regeneración de la Bahía de Portmán, Cartagena y todo el arco sur del Mar Menor, donde se tramitan ya los polémicos casos de Lo Poyo y Novo Carthago, Los Alcázares y San Javier.

## 2.5. La rehabilitación de viviendas

La rehabilitación sigue su buena marcha, en función de la disponibilidad económica que permita ayudas y financiación, y todo ello gracias a la inestimable colaboración de las Oficinas de Gestión para la Vivienda y Rehabilitación, que a trancas y barrancas renuevan sus contratos anuales de asistencia técnica con la Dirección General de Vivienda.

Estas Oficinas, dotadas de un exiguo presupuesto, mantienen sus cometidos: conservación y adecuación de fachadas, consolidación de inmuebles de interés arquitectónico, adquisición de inmuebles para su uso público y su rehabilitación, acondicionamiento de espacios públicos y reNovación de la imagen urbana con gran dignidad.

## 2.6. Conclusiones y propuestas

Las conclusiones y propuestas apenas difieren de las formuladas en el *Informe 2003*, en todo caso se hacen aún más evidentes, en la medida en que se ve agravada la situación.

- Se mantiene la tendencia al alza en la construcción de la vivienda libre.
- En el sector de la vivienda libre, se incrementan en proporciones alarmantes y desmesuradas el sector turístico y la vivienda de segunda residencia.
- La vivienda de protección oficial permanece estancada, a excepción de la muy cuestionada promoción de viviendas “para jóvenes”, que queda pendiente de un hilo por su situación jurídico-urbanística.
- Situación de estabilidad en la rehabilitación.

En cuanto a las actuaciones, tanto públicas como privadas, de la VPO y la VPP, quedan a expensas de la evolución del precio del suelo, y éste a su vez de la intervención pública en el control del mercado del suelo, que al amparo de la actual legislación (que ha recogido alguna de las propuestas que se hicieron en el *Informe 2003*) se concretaría en lo siguiente:

- Obligación real de ejecutar el 10% de las VPO previstas en la Ley, de forma que no alcance solo a la reserva del suelo sino a su construcción.
- Ampliación de la reserva del 10% de VPO a los sectores de mínima densidad, no incluidos en la actual Ley.
- Control efectivo de plazos para urbanización, edificación y puesta en el mercado de solares.
- Reservas de suelo para Patrimonio Municipal y/o público.
- Obligación legal a los Ayuntamientos para que reserven un porcentaje del suelo procedente de la cesión del 10% para la construcción de VPO y VPP.
- Modificación de la Ley del Suelo, puesta ya en marcha por el Gobierno de la nación, en lo relativo a valoraciones y su referencia al valor de mercado.

# 3. TRANSPORTE

## 3.1. Consideraciones generales

En el trienio que nos separa del *Informe 2003* no se ha concluido ninguna nueva actuación relevante, ni en la modernización de las infraestructuras de transporte ya existentes, ni en la puesta en marcha de nuevas infraestructuras. No obstante, sí observamos una importante actividad en lo que se refiere a proyectos, estudios, contrataciones, ejecución y financiación de las obras de infraestruc-

tura más acuciantes... ya sea por encontrarnos en periodo preelectoral, ya sea porque el colapso de alguna de ellas requieren de una respuesta urgente. Esta dinámica se observa en mayor medida en las actuaciones estatales que en las autonómicas y municipales, como veremos a continuación.

El muy anunciado Centro Intermodal de Transporte de Murcia, tras una muy larga tramitación, ha resultado ser una macroestación de mercancías que nada tiene de intermodal, pues su único "modo" es el transporte por carretera, al que se le ha añadido un uso imprevisto, como es el de las telecomunicaciones, con la instalación de la sede de la nueva televisión autonómica, la TV7.

Las infraestructuras ferroviarias evolucionan lentamente, más en cuanto a infraestructura viaria que en cuanto a los servicios ferroviarios, condicionados por lo anterior y en los que no obstante ha habido una mejora por sustitución y modernización de las unidades tractoras de los trenes.

El corredor Cartagena-Murcia-Madrid experimenta un incremento de viajeros de un 7%, mientras que en cercanías la línea Murcia-Águilas tiene un incremento del 8.5 % y la de Alicante aumenta un 10.6 %.

El transporte aéreo sigue experimentando tasas de incremento verdaderamente espectaculares en cuanto al número de viajeros, tanto en vuelos regulares nacionales como internacionales, con un total que se sitúa en torno al 68.1%. Sin embargo, en lo que respecta al transporte de mercancías, continua su caída en una variación negativa del orden del 74.7%. Los vuelos charter se mantienen en un crecimiento del 4.8%.

En cuanto al transporte marítimo, continua la evolución positiva del puerto de Cartagena por la entrada de productos petrolíferos (+28.3%) y graneles sólidos (+23%) y líquidos (+42.2%), siendo de destacar la caída de productos agrícolas (-74.9%) y la sorprendente entrada de vinos (+93.8%) y conservas (497.2%). En el resto de puertos de la Región, la actividad comercial sigue siendo inexistente, mientras que la actividad pesquera continua disminuyendo.

### **3.2. Movilidad y modos de transporte**

Mientras se incrementa globalmente el parque automovilístico en un 7.3%, es significativo que disminuya la matriculación de autobuses en un 5.6% y la de tractores en un 13.2%, en comparación con el aumento de matriculaciones de camiones y furgonetas en un 13.9% y de motocicletas en un 84.2%, mientras que los turismos permanecen estables. Esto quiere decir que nos convertimos en una sociedad de servicios a costa del sector agrícola y que el transporte público sigue cayendo en beneficio del transporte privado, sin que la mejora de las infraestructuras viarias se corresponda con las estadísticas, a lo que los ciudadanos responden con medios de transporte alternativos y ágiles como son las motocicletas.

El transporte público existente sigue sin poder competir con el transporte privado, porque no se ha producido ni la mejora de los medios de transporte público ni la de las infraestructuras viarias. En tales condiciones, el ciudadano prefiere los atascos en su propio vehículo que en vehículo ajeno. El parque automovilístico y las necesidades de desplazamiento, como consecuencia del emplazamiento de sectores residenciales y terciarios en la periferia de las principales ciudades, ha crecido de forma muy superior a la red viaria, que manifiesta su incapacidad para absorber el volumen de tráfico con continuos atascos.

El modo tranvía, que resurge cuando se aproximan las elecciones en el municipio de Murcia, se ha convertido en algo esperpéntico, al propiciarse durante unos meses (hasta las próximas elecciones municipales) un tramo experimental y gratuito que no va a ninguna parte. A estas alturas, no existe un proyecto de transporte público claro y viable, tanto técnica como económicamente, y que sea medioambientalmente sostenible, llámese tranvía, metro, autobús, bici o patinete. Además, la manida y nunca cumplida promesa del tranvía sirve para que no se trate del resto de

la problemática del transporte público, como son los servicios a pedanías y a las nuevas urbanizaciones en las áreas metropolitanas. Los incrementos de tarifas, motivados por el incremento del precio del petróleo, se producen sin que se mejore la calidad del servicio. Las alternativas reales al colapsado sistema de transporte que padecemos de forma cada vez más grave, difícilmente podrán afrontarse con los medios políticos, económicos e intelectuales de la actual administración pública murciana.

### **3.3. Infraestructuras del transporte**

#### **3.3.1. Carreteras**

##### *3.3.1.1. La red estatal*

En el *Informe 2003*, hacíamos referencia al estancamiento y precariedad de la red estatal. Sin embargo, en el último trienio podemos observar un cierto impulso en las carreteras de la red estatal. Aunque no es del todo satisfactorio, sí podemos considerarlo como un importante avance respecto al periodo anterior. Veámoslo.

1) Autovía del Mediterráneo A-7 y A-340. Se mantiene el colapso casi diario a su paso por Murcia ciudad y Ronda Oeste, así como el cruce de acusaciones de inactividad entre las administraciones municipal, autonómica y estatal, responsabilizándose mutuamente de la situación. Lo cierto y verdad es que los desarrollos urbanísticos de tipo residencial y comercial que se están poniendo en marcha en el ensanche norte de la ciudad de Murcia han contribuido a aumentar notablemente la caótica situación. Estos desarrollos urbanísticos no se han visto acompañados con la debida planificación en infraestructuras viarias por parte del Ayuntamiento de Murcia. Éste responsabiliza al Ministerio de Fomento por la falta de ejecución de la Variante Norte, pero es más cierto que, una vez realizado el estudio informativo, es el Ayuntamiento de Murcia el que se retracta y no asume ahora su trazado, porque afecta a los terrenos del norte de la Autovía donde ha firmado convenios urbanísticos para la construcción de más de 20.000 viviendas. El conflicto de intereses está servido y tendrán que ser los ciudadanos y el interés público los que desbloqueen un asunto en el que en ningún modo puede prevalecer el interés privado de las promotoras (y los irresponsables convenios firmados con ellas por el Ayuntamiento de Murcia) sobre el interés público.

2) Nueva variante (Noroeste) de la N-301 Madrid-Cartagena. Importante vía que desde el cruce de Archena conecta con la A-7 a la altura de Alcantarilla y prosigue hasta el Puerto de la Cadena, cuyo tramo El Palmar-Alcantarilla está para contratar, una vez se resuelvan divergencias con el Ayuntamiento y los vecinos.

3) Antigua carretera de Alicante N-340. No se aprecian perspectivas de mejora y actuación alguna, pese al incremento considerable del tráfico y la presión urbanística a lo largo de todo su trazado, que la convierte en una vía urbana de cada vez más intenso tráfico.

4) Tercer carril del Puerto de la Cadena. Actualmente en ejecución.

5) Autopista de peaje Cartagena-Vera. En estado de ejecución muy avanzada, esta Autopista fue una herencia recibida por el PSOE tras su llegada al Gobierno de la nación. Los nuevos responsables del Ministerio no quisieron o no pudieron paralizarla, pese a la oposición de agricultores, vecinos y grupos ecologistas, por su problemática medioambiental y por la valoración de las expropiaciones. Su rentabilidad sigue siendo una incógnita y más aun tras la renuncia de la concesionaria a un préstamo participativo que tenía concedido, de forma que será explotada por el sistema de peaje tradicional. Naturalmente, y como suele suceder en estos casos, de la mejora de la N-332 nada de nada, sigue en un estado deplorable.

6) Autovía Jumilla-Yecla-Fuente la Higuera A-33. Realizados ya estudios informativos y proyectos, están en contratación los tramos desde el enlace de Blanca con la A-301 hasta la Estación de Blanca-Abarán y el tramo desde ésta a Jumilla. El resto, hasta Yecla y Fuente la Higuera, se encuentra en proyecto.

7) Ronda Transversal de Cartagena. En ejecución avanzada, su apertura no está muy lejana y aliviará considerablemente el tránsito por Cartagena, al conectar las Autopistas de Alicante y Vera.

8) Autovía del Reguerón y Ronda Este de Murcia. En proyecto y próximo a contratar el tramo El Palmar-Zeneta, donde conectará con la Autovía Santomera-Zeneta o nueva Ronda Este, que sustituye a la anterior suprimida por el Ayuntamiento de Murcia y tiene su continuidad por la provincia de Alicante. La Ronda Este se encuentra en expropiaciones en el tramo señalado como competencia del Estado y tiene su continuación hasta San Javier, con cargo a la Comunidad Autónoma y pendiente de contratación. Con ello se completaría el eje Santomera-San Javier, alternativa a la Autovía del Mar Menor.

9) Ronda Oeste. Tras su ampliación o aumento de capacidad, sigue congestionada y hoy por hoy podemos afirmar que, sin más alternativas que las variantes mencionadas anteriormente de la A-7 y la N-301, es el auténtico Tapón en las comunicaciones entre el Norte y Sur de Europa por la costa mediterránea.

10) Acceso a Escombreras. Pendiente de adjudicación.

### *3.3.1.2. La red autonómica*

Tras la enorme carga que supone la financiación de la Autovía del Noroeste por el sistema de “peaje en sombra”, se presentan dificultades de financiación, hasta el punto de tener que acudir a la financiación privada para la ejecución de algunos tramos en compensación a reclasificaciones urbanísticas de gran envergadura que no disponen de la accesibilidad adecuada, como es el caso de la mejora de la carretera Balsicas-Roldán o el tramo de conexión de la de Alhama-Mazarrón con la Autovía Totana-Mazarrón.

Tanto la Autovía Cartagena-Alhama como la Autovía Totana-Mazarrón se encuentran actualmente en ejecución.

### **3.3.2. Red ferroviaria**

La mejora de la red ferroviaria parece que por fin ha pasado a ser una realidad, a juzgar por el estado de ejecución de obras, aprobación de proyectos e incluso dotación presupuestaria en los dos principales ejes de comunicaciones ferroviarias de que dispone la Región.

1) Línea Cartagena-Chinchilla. Existe financiación comprometida del orden de 210 millones de euros para la renovación y mejora de la línea, que comprende supresión de pasos a nivel, seguridad CTC, variante de Camarillas (adjudicada), variante de Alcantarilla, renovación y mejora de tramos en Chinchilla-Agramón, Cieza-Javalí y Alquerías-Cartagena.

2) Línea Alicante-Lorca. En el mismo orden que la anterior, nos encontramos con supresión de pasos a nivel, duplicación de vía AV Librilla-Sangonera, doble vía Totana-Alhama-Lorca, variantes de Alhama y de Beniel y El Reguerón, así como la aprobación de los proyectos de trazado en los tramos alicantinos de Beniel-Elche y Elche-Novelda.

3) Estaciones y soterramiento. Se encuentra en mayor o menor grado de gestión la formalización de convenios urbanístico-ferroviarios para el soterramiento de tramos de vías de acceso a las ciudades de Murcia y Cartagena, que incluyen nuevas estaciones subterráneas y el tratamiento urbanístico de las superficies resultantes de la liberación de suelo ferroviario y solares adyacentes.

## El AVE

Todo lo concerniente al AVE continua siendo un galimatías y una ceremonia de la confusión. No se sabe aún si se trata de AVE o VA, si se alcanzará la velocidad prometida, si los trazados lo permiten o no, y otras cuestiones que han sido suficientemente tratadas por los medios de comunicación, por lo que no nos extenderemos sobre este asunto.

La cuestión es que, por una u otra vía, y una vez que se hayan mejorado los trazados, no debe presentar ningún inconveniente técnico el que con un modelo u otro de tren se pueda cubrir el trayecto Murcia-Madrid en un periodo de tiempo de dos horas más o menos, sin hacer especial hincapié en la velocidad máxima que se pueda alcanzar. Con ello nos daríamos por satisfechos.

## El FEVE y el Tren Campus

Mantenemos nuestra reivindicación para la potenciación, mejora, ampliación y puesta en servicio de ambas infraestructuras, en el sentido que apuntábamos ya en el *Informe 2003*.

### 3.3.3. Aeropuertos

Tras la clara apuesta de AENA por el Aeropuerto de San Javier como aeropuerto internacional de Murcia, con las inversiones realizadas en una segunda pista y la nueva torre de control, a las que hay que añadir otros 100 millones de euros en ampliación de la Terminal y otras mejoras, parece que se despeja la incógnita de compatibilizar los usos civil y militar del aeropuerto. Apoyamos esta actuación, por cuanto supone la racionalización de una infraestructura y un capital fijo que no podía ser despreciado en beneficio de la iniciativa privada y en detrimento de las arcas de la Comunidad Autónoma, como es el caso de la aventurada construcción de un nuevo aeropuerto internacional en Corvera.

La Comunidad Autónoma de Murcia no ha conseguido de AENA ni de los sucesivos gobiernos de la Nación, tanto en la época del PP como en la del PSOE, que se paralicen las inversiones en la mejora del Aeropuerto de San Javier, pues es evidente que supone una competencia insalvable para la viabilidad económica del potencial Aeropuerto de Corvera, que en ningún modo podría competir en costes con San Javier.

Resulta patético ver cómo el Consejero de Obras Públicas vaga como alma en pena por círculos económicos de la capital de España buscando inversores para la ejecución del Aeropuerto de Corvera, ante la más que probable espantada de la iniciativa privada, que inicialmente apoyó y constituyó la sociedad gestora del aeropuerto. De la iniciativa privada nunca más se supo y tampoco del órgano gestor creado al efecto por la Presidencia de San Esteban, que ha escurrido el bulto hasta desaparecer y delegar sus competencias en el Consejero mencionado.

Es de señalar la tímida y contradictoria posición de la oposición del PSOE en esta actuación. Ni la apoya abiertamente, ni se opone claramente, como queriendo decir que si sale bien no me quiero quedar fuera, pero si sale mal no soy responsable de ello. Medias tintas que no son admisibles.

Ante esta perspectiva, resultan preocupantes las últimas noticias de octubre de 2006. Al parecer, algunas grandes constructoras, dos por el momento, estarían dispuestas a ejecutar las obras. Desde aquí damos la voz de alarma ante las posibles situaciones de financiación, concesión, contraprestación o compensaciones de cualquier otra índole que pudieran negociarse entre la administración regional y alguna de las constructoras. Las obras son prioritarias para el PP y para el Gobierno de la Región, de cara a las próximas elecciones, y mucho nos tememos, tal como están las cosas, que pudiera pagarse cualquier precio a cambio del anuncio y compromiso de la pronta ejecución del nuevo aeropuerto.