

MESA TRANSVERSAL  
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Plan REGIÓN DE MURCIA 2020

PLAN ESTRATÉGICO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2014-2020

## ÍNDICE

1.	BREVE REFLEXIÓN SOBRE EL ÁMBITO DE DEBATE .....	3
2.	MATRIZ DAFO .....	6
3.	CUESTIONES CLAVE .....	9
4.	ESCENARIO FINANCIERO .....	12
5.	PRIMERA PROPUESTA DE MEDIDAS PARA DEBATIR .....	15
6.	DINÁMICA DE LA MESA.....	18



## 1. BREVE REFLEXIÓN SOBRE EL ÁMBITO DE DEBATE

En la presente Mesa de Trabajo se pretende reflexionar sobre los principales vectores de la ordenación del territorio en la estrategia regional 2014-2020.

En un escenario de compromiso de estabilidad presupuestaria y contención del déficit público, el Gobierno Regional desea establecer prioridades para responder a la necesidad de estructurar la Región de Murcia desde el enfoque de una planificación y utilización eficiente de los recursos, donde el territorio de esta región es un elemento fundamental para garantizar la calidad de vida de sus habitantes, junto a la base de la actividad económica y la competitividad territorial.

La Ordenación del Territorio tiene como principal finalidad organizar todas las actividades humanas con afección sobre el suelo de una región, procurando que dicha organización siga unos criterios de coherencia y racionalidad. Así pues, la normativa de ordenación territorial permite la asignación de diferentes grados de protección o capacidad de carga del suelo, identificando y ordenando sobre el plano los usos de las distintas áreas. De este modo, una política de ordenación territorial bien estructurada debe hacer compatible la mejora de los actuales desarrollos urbanos, industriales y de infraestructuras o, en su caso, de nuevas iniciativas, con la protección del medio ambiente, el paisaje y los usos tradicionales del suelo, integrados en las tramas preexistentes, tratando de minimizar su impacto y procurando la compatibilidad de los distintos usos en espacios contiguos. No se trata de una herramienta simple de prohibición o protección, sino de establecer una estrategia compleja de visión de futuro, coordinación y sinergia de los diversos usos del suelo, regulación en torno al objetivo del interés común, coordinación y planeamiento conjunto, en un contexto en el que los límites económicos, sociales y ambientales están ya claramente definidos.

La estrategia territorial de Murcia se ha alineado en las últimas décadas con las determinaciones de la Estrategia Territorial Europea ETE 2007-2014 y debería acompasar actualmente su visión de futuro al Horizonte 2020, como hoja de ruta de la Unión Europea, en consonancia con las regiones limítrofes del Arco o Corredor Mediterráneo.

La ubicación de la Región de Murcia en uno de los polos de dicho Arco Mediterráneo, determina su nuevo encaje en un contexto amplio en el que la Comunidad Autónoma tiene un papel determinante dentro de una región europea con muchas posibilidades de mejora de la calidad de vida y potencial actividad económica y en un marco de sostenibilidad en una región europea emergente.

Así, según la Comisión Europea, las regiones incluidas en el Arco Mediterráneo compartían de partida una serie de características: Infraestructuras insuficientes, malla viaria poco densa, problemas de accesibilidad; Fragilidad ecológica, deterioro del medio ambiente; Tejido urbano desequilibrado; Tendencia a incremento de la fragmentación de la periferia y concentración en polos; y Pérdida de competitividad y aumento de las desigualdades.

Si bien estos problemas empiezan a superarse, en parte con ayudas europeas, la activación del Arco Mediterráneo pretende alcanzar los siguientes objetivos y acciones:

- Mejora de las comunicaciones, entre las piezas y de éstas con el interior.
- Articulación y mejora en los sistemas de asentamiento y de los sistemas productivos.
- Aplicación de políticas del medio ambiente: prevención, corrección, regeneración.

Los objetivos explícitos en las anteriores estrategias siguen teniendo relevancia en este momento, incluso con más claridad que en las fases anteriores, ya que la superposición de la grave crisis

económica, con los efectos sociales y ambientales en la situación actual, necesita de un compromiso más intenso si cabe con una planificación acorde con la realidad y coherente con el territorio existente.

Por todo ello sigue vigente y se recupera el objetivo general de: “Armonizar las exigencias sociales y económicas del desarrollo con las funciones ecológicas y culturales del territorio y contribuir así a un desarrollo sostenible y equilibrado a gran escala caracterizado por: La cohesión económica y social; La conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural; y La competitividad más equilibrada del territorio europeo.”

En la Región de Murcia, en las últimas décadas se ha dado un salto cualitativo y cuantitativo importante en el planteamiento de la ordenación del territorio, al detectarse una demanda latente para vivir en esta región, diferenciada de las necesidades ligadas al crecimiento de los núcleos y ciudades existentes y superponiéndose a la población inmigrante, que ha acudido a cubrir las plazas de trabajo en la agricultura, en la agroindustria o en la propia construcción de estos nuevos núcleos territoriales. Esta demanda sin embargo debe replantearse en el contexto de la crisis actual que ha puesto fin a una de las fases de expansión de mayor duración en la economía española y donde con la progresiva y profunda crisis europea, se deja entrever una menor presión demográfica sobre este territorio, bien por retorno de los inmigrantes recibidos, bien por la menor capacidad de inversión de las clases pasivas europeas deseosas de pasar su tercera edad en la región.

Por otra parte, los límites ambientales cada vez se perciben con mayor claridad en un entorno en el que la costa se mantiene como foco atractor de la nueva población. El litoral empieza a ser un cordón continuo de edificaciones y zonas urbanizadas que llegan hasta la propia línea de mar, cubriendo las delicadas franjas del ecotono costero en muchos de los núcleos más antiguos. El cambio climático y sus efectos, más graves en las zonas de litoral que en otros territorios, deberían ser parte de los elementos a tener en cuenta en la planificación de una región en que esta zona costera es un vector importante de desarrollo.

La planificación ha sido objeto de un enorme esfuerzo, comenzando por el estudio y análisis prospectivo sobre el litoral y los focos turísticos maduros de unas actuaciones de otro tiempo, planteadas con diferentes criterios y objetivos, como es la Manga del Mar Menor y aledaños o el rosario de enclaves turísticos de Mar Menor y Cartagena que ofrece la costa al numeroso turismo interior y exterior. El desajuste que se percibía entre la rapidez de las transformaciones socioeconómicas y territoriales en marcha en la región y el grado de desarrollo de los instrumentos de planificación territorial establecidos por la Ley del Suelo de la Región de Murcia (2001), se ha ido corrigiendo, con la incertidumbre sobre si ese esfuerzo planificador pueda estar excesivamente influido por la aceleración económica de la época en la que se diseñó o si las herramientas han sabido distanciarse de las demandas concretas del momento alista y organizar unos objetivos a medio y largo plazo, que garanticen su utilidad en el momento de cambio de contexto. En los últimos años se ha trabajado con el objetivo de contar con un conjunto de Directrices desarrolladas en detalle para los diferentes sectores de actividad económica y para las diversas comarcas y áreas metropolitanas.

Es interesante la formulación que se ha adoptado de planificación conjunta de desarrollo urbano y territorial con el impulso de la actividad económica, con la estructuración de la región en 6 ámbitos subregionales que sirven de base a los 9 ejes de desarrollo económico cuyas características sirven de orientación a las diferentes actuaciones en materia de desarrollo.

Entre las herramientas de control de los efectos de la ordenación del territorio, los Estudios de Impacto Territorial son un instrumento dirigido a conseguir una mayor cohesión y equilibrio territorial,

considerando todas las funciones urbanas: salud, educación, asistencia, deporte, recreación, economía, comercio, transporte y comunicaciones.

Parece claro que es necesario seguir avanzando en la consolidación de las principales infraestructuras de comunicaciones en curso, en especial las de transporte (viario, por ferrocarril, marítimo o aeroportuario) que son clave a la hora de mejorar el posicionamiento de la región con el exterior en un contexto donde se desea apostar a fondo por la internacionalización de la economía regional.

Queda todavía pendiente la mejora de las comunicaciones ferroviarias que cuentan con una menor evolución aunque, la firma por parte del Gobierno español del acuerdo en el mes de marzo del 2013 en Bruselas para impulsar la ejecución del Corredor Ferroviario número seis en el Marco de la Unión Europea, da un paso hacia adelante en la interoperabilidad del sistema de transporte ferroviario, el cual se ha convertido en la gran esperanza de la mayoría de los sectores productivos y que ayudaría a cumplir los objetivos reglamentarios de la Unión Europea. Se trata de un sistema de alta calidad: doble vía con prioridad de mercancías, aplicación de sistema ERTS, apartaderos o terminales de trenes de hasta 1.500 metros. La construcción de las obras del Corredor Mediterráneo para el tramo entre Valencia y Cartagena está programada para 2016, año en el que también está prevista la conexión de la red ferroviaria con los puertos de Murcia y Cartagena.

## 2. MATRIZ DAFO

La situación de la región de Murcia, en lo que se refiere a la Ordenación Territorial y la planificación de usos del suelo, tiene sus luces y sus sombras. A continuación se muestra una relación de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades que se han identificado:

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Región de Murcia se caracteriza por su localización geográfica excepcional, con unas condiciones naturales y climáticas privilegiadas lo que la convierte en un lugar muy atractivo para el turismo y para la calidad de vida.</li> <li>• La calidad de los suelos junto a las excelentes condiciones climáticas ha sido siempre base de una cultura del cultivo y la agricultura, con un desarrollo de las industrias asociadas muy interesante, de mayor calado que en otras regiones españolas.</li> <li>• Por su carácter uniprovincial tiene distancias manejables (el territorio regional ocupa una superficie relativamente pequeña de 11.313 km<sup>2</sup>, la cual representa el 2,24% de España).</li> <li>• Buena imagen de la Región de Murcia en el exterior en cuanto a su capacidad emprendedora, fomentada por el sector agroalimentario fundamentalmente.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Su condición periférica en el conjunto del territorio español la aleja de los centros de decisión en comparación con otras CCAA más próximas o mejor comunicadas con las capitales políticas y económicas del país.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Posicionamiento de Murcia dentro del Arco Mediterráneo: fuertes inversiones en infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias, que han integrado a la Región de Murcia en el contexto español y han conectado a la región con Europa a través del Corredor mediterráneo y la mejora de eje Levante-Madrid.</li> <li>• Importantes inversiones en ampliación del Puerto de Cartagena-Escombreras, en la zona de actividades logísticas de Cartagena y en la terminal de pasajeros que están favoreciendo por un lado la aparición de nuevos proyectos de inversión en la zona y por otro el incremento en el tráfico portuario tanto de mercancías como de pasajeros, con importantes implicaciones sobre el comercio, la industria y la actividad turística de la zona.</li> <li>• Avances en las grandes infraestructuras que requiere la Región, como la dotación suficiente de espacios equipados para la instalación de empresas (parques empresariales, polígonos industriales, etc.). En concreto, el parque tecnológico de Fuente Álamo es clave para el desarrollo de la Región, mejorando el potencial de las empresas ahí implantadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déficit en transporte colectivo: red ferroviaria sin electrificar. Apuesta por un AVE que puede verse afectado por los recortes presupuestarios.</li> <li>• Pobre utilización de la red ferroviaria para mercancías y débil intermodalidad con puerto y aeropuerto como alternativa al transporte terrestre.</li> <li>• Transporte urbano de viajeros: se ha producido un descenso del número de viajeros a partir del año 2007, seguramente asociado a la crisis económica que ha afectado a una ralentización de la actividad productiva y por tanto a un descenso de la movilidad urbana.</li> <li>• Visión de la ordenación del territorio como algo aislado y no integral, que se percibe como más centrada en la prohibición, en lugar de en la regulación, coordinación y planeamiento conjunto.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificación sectorial consolidada en los últimos años: Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia, con el objeto de garantizar la implantación ordenada de las actividades productivas. Directrices de Ordenación del Litoral (2004) incluyendo las AIR, con una propuesta de gestión de la costa centrada especialmente en las zonas de Mar Menor, Cartagena y Litoral Sur.</li> <li>• El objetivo de tener el planeamiento territorial de segunda escala desarrollado para 2010 se está cumpliendo con la aprobación de las Directrices del Noroeste y Altiplano y el avanzado estado de tramitación de las Directrices del, Guadalentín y Área Metropolitana de Murcia.</li> <li>• La planificación del Área Metropolitana de Murcia también se ha desarrollado en forma de planificación específica (2007).</li> <li>• Zonas de alta calidad ambiental tanto en el litoral como en la zona marítimo-terrestre, de gran biodiversidad.</li> </ul>	
<p><b>AMENAZAS</b></p>	<p><b>OPORTUNIDADES</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La crisis económica con sus consecuencias sociales y medioambientales.</li> <li>• La menor disponibilidad de recursos en la financiación procedente del Estado y/o Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.</li> <li>• Cambio de foco en las ayudas europeas, con la oposición de varios países líderes a las tradicionales inversiones en infraestructuras de transporte a las que se han destinado la mayoría de los fondos FEDER. Las recomendaciones de la Comisión al gobierno español va en la línea de invertir estos fondos en sectores productivos en un marco de sostenibilidad.</li> <li>• Mejor posicionamiento estratégico de las regiones colindantes a la Región de Murcia, frente a mercados europeos.</li> <li>• La degradación del suelo fértil por la escasez de agua y la salinización de suelos.</li> <li>• La falta de recursos municipales para la rehabilitación de barrios y distritos en decadencia en los núcleos urbanos.</li> <li>• Creciente inviabilidad de diversos estilos de vida especialmente afectados por la escasez de recursos. Por ejemplo, estilos de vida y territorios dependientes del coche o vulnerables al descenso de la seguridad controlable en un momento de crisis aguda para un número creciente de familias y/o personas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El gran potencial de los sectores productivos motores de la región que son nichos generadores de oportunidad económica, asentamiento de empresas satélites y atracción de la inversión.</li> <li>• España, como los demás Estados miembros de la UE, se ha comprometido a reducir un 20 % las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), aumentar un 20 % la parte de las energías renovables en la combinación energética de la UE y lograr el objetivo del 20 % de eficiencia energética para el año 2020. Las condiciones objetivas de la Región de Murcia respecto a implantación de energías renovables es un factor positivo respecto a este compromiso europeo a medio plazo.</li> <li>• Dada la tendencia urbanizadora, el gran reto de las ciudades será avanzar de forma inteligente hacia formas sostenibles y habitables, propiciando la eficiencia energética y las energías renovables distribuidas en red, la desmaterialización, la ecoeficiencia y el desacoplamiento de los recursos utilizados.</li> <li>• La promoción de una movilidad sostenible, la mejora de la eficiencia en el uso de combustibles, los biocombustibles sostenibles, la electrificación de los vehículos, etc. reduce la dependencia exterior en el consumo del petróleo.</li> <li>• La mejora del rendimiento energético de los edificios existentes y la exigencia de que los edificios</li> </ul>

	<p>construidos desde 2021 tengan un consumo de energía casi nulo, son otras de las líneas básicas de intervención.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La presión inmobiliaria ha aflojado, permitiendo una reflexión sobre donde y cuando es necesario abordar cambio de uso del suelo y en qué sentido.</li><li>• Programas de investigación para la valoración de los efectos externos y su internalización, con particular detalle en los componentes clave del patrimonio natural y, más concretamente, en la consideración de los servicios de los ecosistemas.</li><li>• El desarrollo previsto del Corredor Mediterráneo de transporte ferroviario de mercancías a escala nacional. Una vez se desarrolle totalmente el Corredor, la Región de Murcia podrá convertirse en un nudo estratégico que habrá que saber aprovechar.</li></ul>
--	--



### 3. CUESTIONES CLAVE

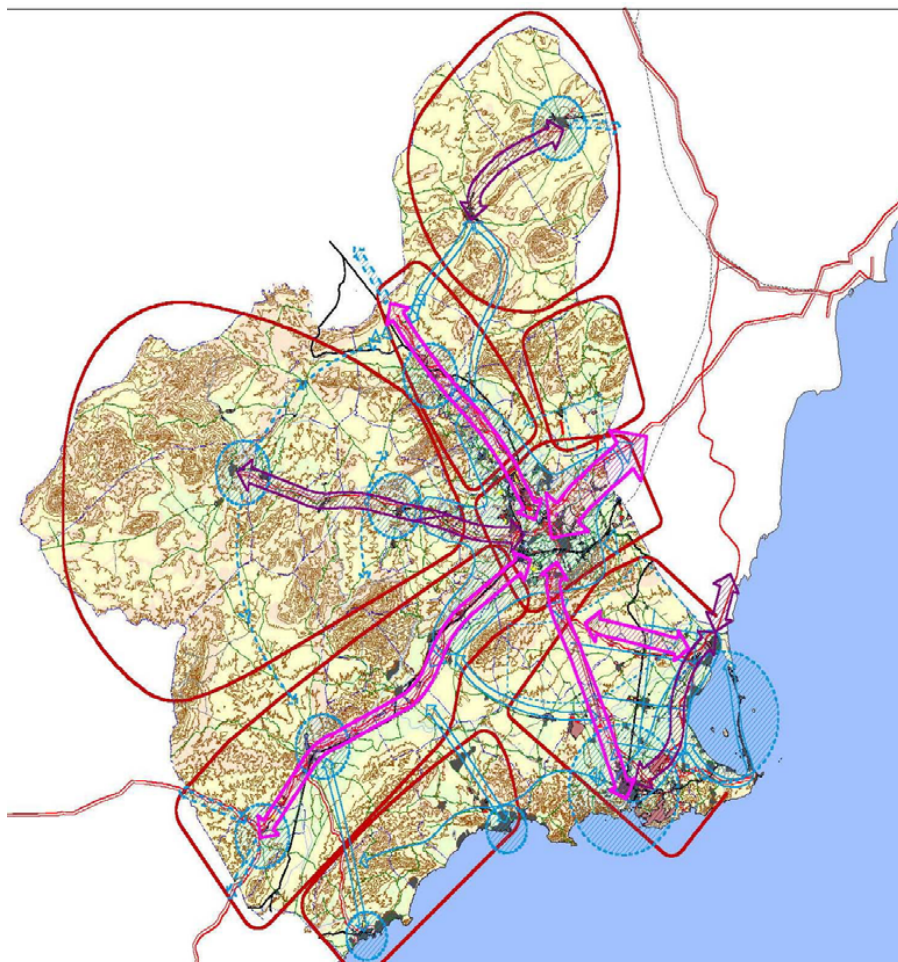
La ordenación del territorio es una herramienta de tiempos lentos. Los objetivos de anteriores estrategias posiblemente siguen siendo relevantes en este nuevo momento de reflexión sobre la estrategia de la Región de Murcia.

Si bien, la alineación con los objetivos de la Unión Europea implica la asunción de nuevos propósitos o de criterios que cobran mayor importancia, como la insoluble adaptación frente al Cambio Climático o la estrategia 20/20/20 de energía y eficiencia para 2020.

Las regiones del mundo están lanzando enormes y ambiciosos programas de modernización y replanteamiento de su economía y de mejora de su calidad de vida para residentes y visitantes que marcan las líneas en las que la Región de Murcia puede inspirarse en este crucial momento de reorientación del modelo productivo.

La estrategia de extender los polos consolidados para definir ejes de desarrollo que ayuden a extender el Corredor Mediterráneo va consolidándose.

Figura 1. Ejes de Desarrollo de la Región de Murcia



Por tanto, ¿cuáles serían los temas prioritarios para esta reflexión? Proponemos de partida una serie de temas que recogen parcialmente y complementan las prioridades anteriores:

- La articulación territorial de una región con potencial para evitar la polarización complementaria de Murcia y Cartagena, como atractores de la mayor parte de un territorio complejo.
- La potencialidad de un territorio atractivo, ambiental y paisajísticamente, que puede impulsar la actividad económica. El turismo, por ejemplo, será crecientemente dependiente de la buena conservación del medio y un uso eficiente de los recursos, ya que el medio ambiente y el paisaje se sitúan cada vez más en la agenda de los visitantes y de los medios de comunicación.
- Un nuevo marco de planificación y gestión con recursos económico-financieros escasos. Y la necesidad de abordar los temas de cohesión e integración social con coherencia ante la amenaza de una degradación que afecte al desarrollo de la Región.

Parece claro que muchos de los grandes temas permanecen sobre la mesa y una primera reflexión podría ir encaminada a verificar cómo ha cambiado la situación en los últimos años y debatir acerca de los siguientes puntos:

- ¿La red de ciudades medias tiene una vocación de estructurar el territorio, superando la situación de una región excesivamente volcada en su capital, con el contrapunto turístico del litoral sur?
- ¿La articulación Cartagena-Murcia ha conseguido el deseado efecto sinérgico en la dinámica regional?
- ¿Se ha conseguido una mejor integración y una propuesta de futuro para las dos zonas funcionales menos ligadas a las estrategias principales de la Región: el norte y el noroeste, la montaña, lo rural, la agricultura de secano y la viña?
- Una vez aflojada la presión demográfica e inversora que, como en otras regiones españolas, ha dejado algunas construcciones de difícil gestión ¿Cuál es la situación actual y el tipo de soluciones a corto, medio y largo plazo?.

Así las cosas y tomando como referencia la reciente publicación del Programa Nacional de Reformas (PNR) de España 2013 y el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) como nuevo marco de planificación estratégica, los principales elementos para el imprescindible debate podrían identificarse con la siguiente serie de temas:

- La redefinición de un proyecto de región, adaptado a las nuevas condiciones económicas a todas las escalas: regional, nacional, europea y también relacionadas con el nuevo orden en la economía global.
- Integración de los aspectos económicos, sociales y ambientales para orientar las políticas públicas en el marco de la sostenibilidad.
- Activación de los valores endógenos de un territorio que cuenta con elementos de claro potencial de cara a los temas que han emergido en los últimos años: agricultura y alimentación, paisaje y cultura del territorio, empresa y empleo, cambio de modelo energético, industria y exportación de productos necesarios.

- Enfrentamiento coherente de los retos que plantea la adaptación al Cambio Climático en un territorio especialmente vulnerable a sus efectos, con una economía fundamentada en agricultura y turismo.
- Reorientación de la planificación, incentivando y priorizando la mejora y rehabilitación de lo existente. Importancia de recuperar la viabilidad de destinos turísticos maduros para la industria turística de calidad.
- Mejora del transporte, tanto del ferroviario (y en especial de la red de cercanías), como del transporte urbano e interurbano por carretera, que acerquen a los ciudadanos al territorio de forma sostenible. Y ello complementado con la facilitación del acceso a los turistas internacionales con la racionalización de la “última milla”.

## 4. ESCENARIO FINANCIERO

### a) Consolidación fiscal

El conjunto de las Administraciones Públicas españolas cerró el año 2012 con un déficit de 73.298 millones de euros, lo que representa el 6,98% del PIB, cifra que fue remitida por el Gobierno a la Comisión Europea el pasado día 27 de marzo. Tres meses después, el Estado cerró con un déficit trimestral en términos de contabilidad nacional de 17.092 millones de euros, lo que equivale al 1,63% del PIB, lo que supone un 16% menos que el registrado en el mismo periodo de 2012, es decir, la necesidad de seguir reduciendo el déficit existente se mantiene tanto para ganar confianza en la economía española como para evitar mayores cargas financieras a futuro por la acumulación de una alta deuda.

En este contexto de consolidación fiscal a nivel nacional, la Región de Murcia sigue una senda de reducción constante de su déficit, pero vinculada a unas necesidades mucho mayores que otras Comunidades Autónomas dado que parte de una mayor divergencia entre ingresos y gastos (en el año 2010 alcanzó la cifra de -4,95%). Los resultados obtenidos hasta el segundo mes de 2013 sitúan a la Región de Murcia<sup>1</sup> como una de las comunidades donde la corrección con respecto a hace un año es mayor (50% menos que el presentado tras los dos primeros meses del año 2012<sup>2</sup>). Aun así, la comunidad sigue teniendo que hacer frente a unas elevadas necesidades de financiación externa debido, en gran medida, a la fuerte reducción de ingresos que se ha venido produciendo en los últimos años y que parece corregirse ligeramente en el presente (+2,04% con respecto a la recaudación en los dos primeros meses del año anterior).

En este mismo sentido, otro aspecto esencial para entender la importancia del proceso de consolidación fiscal es valorar adecuadamente los procesos de reordenación que ha experimentado el sector público autonómico en función de los objetivos planteados. Así, según la última información facilitada<sup>3</sup> los principales efectos estimados por los procesos de reordenación señalaban que el Gobierno regional ha suprimido 18 entidades antes del 1 de octubre de 2012 y otras 9 están en proceso de disolución, liquidación o han cesado en sus actividades de un total previsto neto de 49 entidades a extinguir.

Pero más allá de la evolución y de la cifra de déficit máximo permitido, todavía pendiente de aprobación, que se le otorgará al Gobierno de la Región de Murcia de cara al 2013<sup>4</sup>, la necesidad de seguir ahondando en la consolidación fiscal es una imperiosa necesidad que debe producirse para alcanzar la sostenibilidad de las finanzas públicas a medio plazo tal y como exige la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera. Por ello, el Gobierno regional sigue planteando medidas de ajuste presupuestario, hecho que debe tenerse en cuenta para analizar las propuestas de futuro, las cuales deben plantearse desde la óptica de una sostenibilidad y rigor sobre la disponibilidad de fondos.

<sup>1</sup> Consulta de datos de ejecución presupuestaria <https://serviciostelematicos.minhap.gob.es/cimcanet/consulta.aspx>

<sup>2</sup> El déficit de los dos primeros meses del año 2013 que presenta el Gobierno de la Región de Murcia es de 93 millones de euros, que equivale al 0,34% de su PIB.

<sup>3</sup> Informe sobre la reordenación del Sector Público Autonómico Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Secretaría General de Coordinación Autonómica y Local. =1/10/2012

<sup>4</sup> El Programa de Estabilidad 2013-2016 del Reino de España recientemente enviado a la Comisión Europea prevé un déficit máximo del 1,2% del PIB para las Comunidades Autónomas. No obstante, dicho objetivo podría modularse según las Comunidades Autónomas para que no todas tuvieran la misma meta anual, aunque quizás si el mismo esfuerzo fiscal.

## b) Nuevas oportunidades de financiación futura

En este escenario, las oportunidades de financiación futura deben pasar también por oportunidades existentes fuera del presupuesto regional, es decir, la captación de ingresos:

- Financiación con fondos de entidades públicas suprarregionales.
  - Financiación por uso del servicio público.
- **Financiadas por las Instituciones Europeas:** hasta ahora, el interés principal del Gobierno de la Región de Murcia ha estado en los llamados fondos de gestión compartida entre Estado Miembro y Comisión Europea (FEDER, FSE, FEADER, FEAGA), pero, las Instituciones Europeas cuentan con reservas de créditos (Comisión Europea y Agencias) y fondos patrimoniales (BEI-FEI) para el lanzamiento de convocatorias y desarrollo de proyectos destinados a atender asuntos de interés Comunitario, cifra que por otro lado ha venido creciendo en cada ciclo presupuestario y que de cara al siguiente periodo de programación 2014-2020 podría superar ampliamente el 25% (actualmente, en torno al 22%).

Los programas europeos<sup>5</sup>, tanto en el actual periodo de programación 2007-2013 como en el próximo periodo 2014-2020, se caracterizan por los siguientes elementos:

Son gestionados directamente por la Comisión Europea o por alguna de sus agencias.	Se accede a ellos a través de convocatorias de contratos y subvenciones o convenios.
Versan sobre temáticas de interés general para la Unión Europea, en la línea marcada por las prioridades estratégicas comunitarias: Estrategia Europa 2020.	Financian proyectos innovadores, que tengan un claro valor añadido comunitario.
La Comisión cofinancia una parte del proyecto, debiendo la otra ser aportada por el promotor.	

Por otro lado, el Banco Europeo de Inversiones<sup>6</sup> pide prestado dinero en los mercados de capital y lo canaliza, a su vez, a un tipo de interés bajo a proyectos destinados a mejorar las infraestructuras, el suministro de energía, las condiciones medioambientales o la mejora de la competitividad empresarial. Los servicios que presta están vinculados principalmente a:

<sup>5</sup> <http://europa.eu/policies-activities/funding-grants/>

<sup>6</sup> <http://www.eib.org/products/index.htm>

Créditos: concedidos a programas o proyectos viables de gasto de capital en los sectores público y privado. Entre sus destinatarios se encuentran desde grandes empresas a municipios y pequeños negocios.

Garantías: disponibles para una amplia serie de organismos, como, por ejemplo, los bancos, las sociedades de leasing, las instituciones de garantía, los fondos de garantía recíproca, los fondos de titulización y otros.

Asistencia técnica: proporcionada por un equipo de expertos economistas, ingenieros y especialistas con el fin de complementar los mecanismos de financiación del BEI.

Capital riesgo: las peticiones de capital riesgo deben dirigirse directamente a un intermediario.

- **Financiación por uso de servicios públicos por parte del cliente.** Algunos servicios públicos hacen recaer actualmente una parte de su coste sobre sus usuarios. Desde la óptica económica, esta vía de financiación tiene ventajas *recaudatorias*, pero debe plantearse de manera *racional* de forma que se consiga un correcto uso y disfrute del servicio alcanzando los objetivos para los que fue implementado.

En cualquier caso, también en el ámbito de financiación de actuaciones las alianzas son claves (alianzas entre distintas Administraciones, alianzas entre empresas dedicadas a un mismo sector, alianzas entre sector público y privado), con el fin de concentrar esfuerzos y diferir riesgos que favorezcan la inversión en activos regionales, públicos y privados.

## 5. PRIMERA PROPUESTA DE MEDIDAS PARA DEBATIR

El contexto económico actual requiere que cualquier propuesta que se incluya en el Plan Estratégico por parte de la Región de Murcia conlleve un compromiso presupuestario realista. Es por ello que en la presente Mesa de trabajo habrá que priorizar dónde concentrar los esfuerzos en la región:

MEDIDAS PROPUESTAS
<b>Integración regional y sistema de ciudades</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Articulación policéntrica de la región, superando la bipolaridad de las ciudades/ áreas metropolitanas de Murcia y Cartagena.</li><li>• Desarrollo de la escala intermedia regional que equilibre y apoye a la integración rural-urbana de la CARM.</li><li>• Integración del sistema de ciudades medias y centros comarcales en una estructura equilibrada y proveedora de servicios a toda la región, frente a la inercial polarización de servicios y actividad económica en la capital.</li><li>• Definición de un modelo regional, coherente con la actual situación económica, que defina los criterios para abordar la formulación de los demás instrumentos de ordenación, sean dictados por la Administración autonómica o la local. Las Directrices regionales serían un excelente instrumento derivado de este proceso de definición de estrategia regional, para aplicar sus conclusiones en la estructuración del territorio.</li><li>• Impacto de las infraestructuras creadas en la fase anterior de crecimiento e inversión y su efecto en la deseada conectividad y funcionalidad de cara a la economía local.</li><li>• Primacía de la ordenación del territorio frente a la tradicional visión sectorial de las infraestructuras.</li><li>• Definición de los espacios que hayan de ser objeto de rehabilitación, regeneración o remodelación.</li></ul>
<b>Cohesión social y urbana</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Impulso a la renovación urbana como clave de la transformación económica y ambiental del territorio necesario para el paso de una economía mixta de agricultura e industria a un escenario de nueva economía incluyendo servicios y producción de alto valor añadido. Tanto en ciudades como en los centros comarcales. La renovación permite asumir otras funciones urbanas más complejas e impulsar nuevos desarrollos, no tanto de consumo de suelo y nueva edificación, como de integración de procesos productivos innovadores y estímulos al empleo en economías del conocimiento.</li><li>• Solución a dos problemas relacionados con el hábitat y el acceso a la vivienda. Población sin posibilidad de conseguir una vivienda adecuada y viviendas vacías o sin posibilidad de colocación en el mercado.</li><li>• Si bien la región cuenta con índices de envejecimiento menos importantes que el resto del estado, gracias a la inyección de población laboral inmigrante, no deja de tener una importante población de tercera edad, a menudo en áreas extraurbanas, cuyas condiciones de habitabilidad habría que revisar en este contexto de difíciles inversiones de apoyo en un periodo de tiempo futuro.</li><li>• La rehabilitación de barrios y urbanizaciones debería centrar la actividad en los próximos años, con la dificultad de cómo conseguir la complicitad económica de una sociedad en situación de depresión</li></ul>

económico-financiera y falta de empleo generalizado en los entornos a que nos referimos.

- Idem en la rehabilitación de espacios destinados al turismo, en destinos maduros, en un momento en que la actividad turística se mantiene, si bien en precios muy moderados por los servicios ofertados.
- Participación ciudadana: La Carta Europea de Ordenación del Territorio subraya la necesidad de la participación ciudadana en la elaboración de los planes de ordenación correspondientes al señalar que todos los ciudadanos europeos deben tener la oportunidad de participar dentro de un marco institucional adecuado en la adopción y en la aplicación de cualquier medida de ordenación del territorio.

#### Bases de la actividad económica sostenible

- Directrices para la integración de los diversos modelos de agricultura regional (huerta, intensiva, regadío, secano, incluso agricultura urbana y periurbana) en el reto de la sostenibilidad, con sus tres elementos de partida.
- Replanteamiento del turismo ligado a valores endógenos (cultura como por ejemplo, la puesta en valor de los yacimientos arqueológicos submarinos de Cartagena) o paisaje, turismo activo y rural como complemento del turismo de sol, playa y descanso ya consolidado y en vías de saturación.
- Impulso a la industria agroalimentaria con apuesta por calidad y organización de cara a competir en el entorno europeo, frente a resituarse en la difícil competencia del Mediterráneo sur.
- Redefinición de las actividades industriales para analizar su ubicación más adecuada o la redefinición de espacios y polígonos industriales.

#### Movilidad sostenible integrada con la planificación urbanística

En consonancia con las directrices de la Unión Europea, para 2050 la movilidad debe abandonar su dependencia de los combustibles fósiles, al menos en la movilidad urbana. Ello implica un trabajo previo de adecuación de las estructuras urbanas a una accesibilidad completamente diferente, basada en modos activos, intermodalidad y transportes colectivos.

- En la Región de Murcia, caracterizada por una enorme dispersión en el territorio (pedanías) con patrones de vida metropolitanos en un territorio extenso, la labor de paulatino cambio debería abordarse desde esta reflexión estratégica.

#### Protección del medio ambiente y la biodiversidad

- Recuperación de las zonas húmedas y cursos de agua de la Región.
- Aplicación coherente de la Directiva de Hábitats y gestión a favor de la región de LICs y otras figuras de protección europeas o nacionales.
- Protección de las franjas límite de la costa.
- Desarrollo de la Estrategia Territorial del Paisaje.
- Directrices de paisaje que incorporan normativamente las propuestas de objetivos de calidad paisajística al planeamiento territorial.
- Ordenación general del medio físico: Ampliar las áreas de protección, tanto terrestres como marítimas, que puedan integrarse en un sistema coherente de Parques Nacionales o Regionales, para proteger los



hábitats frágiles o vulnerables frente a la planificación a largo plazo, con la mirada situada en una posible reactivación.

- Delimitación de los espacios soporte para las infraestructuras aun necesarias sin trocear ni impactar el territorio o sus cualidades (biodiversidad, capacidad de carga, conectividad de los espacios naturales, integridad de los ecosistemas costeros,...)
- Coordinación e integración de las políticas públicas referentes al medio rural y al medio físico.
- Administración del suelo como recurso limitado con herramientas como la gestión de la demanda o la sensibilidad en las nuevas operaciones de interés regional.

#### De carácter transversal

- Coordinación administrativa en torno a un modelo territorial claro y compartido.
- Consideración de todas las medidas a corto, medio y largo plazo, no sólo en las expectativas de reactivación económica, sino también de agravamiento de ciertos condicionantes económicos, sociales y/o ambientales.
- Fomento de la colaboración público-privada para determinados proyectos viables contando con estrategias de cofinanciación público-privada, en los casos en que sea posible y siempre que respondan a una necesidad y prioridad que repercuta positivamente sobre la economía regional.
- Creación de dispositivos de seguimiento eficaces, al menos de sostenibilidad y viabilidad de las actuaciones, impacto social y territorial, o indicadores de inversión pública.

## 6. DINÁMICA DE LA MESA

Tarea	Tiempo	ACTIVIDAD	Responsable
1	10'	Bienvenida y Breve introducción al PERM 2014-2020 y fase actual	Consejería de Economía y Hacienda
2	5'	Breve Presentación genérica de los participantes	Consejería que Preside la Mesa
3	10'	Planteamiento de los Objetivos y de la dinámica de la mesa y presentación de una síntesis del documento base. (Apoyo Powerpoint para tal efecto)	Red2Red
4	60'	Participación y aportaciones	Asistentes
5	10'	Sistematización de aportaciones	Consejería que Preside la Mesa / Red2Red
6	10'	Votación para la priorización por escrito	Asistentes
7	10'	<i>(Recopilación y codificación de priorización de medidas)</i> Valoración de Proyectos Emblemáticos	Red2Red Asistentes
8	10'	Presentación gráfica de los Resultados de la Votación	Red2Red
9	10'	Comentarios finales de Presidencia de la Mesa	Consejería que Preside la Mesa
10	5'	Cierre	Consejería de Economía y Hacienda