

## LA MANGA ABIERTA 365

EDUSI: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado

---



REGIÓN DE MURCIA

Consejería de Fomento e Infraestructuras

Dirección General de Transportes, Costas y Puertos



LA MANGA  
ABIERTA  
365





## ÍNDICE

<b>1. IDENTIFICACIÓN INICIAL DE PROBLEMAS / RETOS URBANOS DEL ÁREA</b> .....	5
1.1. Desafíos y problemas urbanos.....	5
1.2. Conocimientos disponibles, resultados y prácticas existentes .....	7
1.3. Activos y recursos existentes.....	8
1.4. Potencialidades del área urbana.....	11
<b>2. ANÁLISIS INTEGRADO</b> .....	18
2.1. Perspectiva Integrada de la Estrategia.....	18
2.2. Mecanismo de integración de los retos definidos en el Art. 7 del Reglamento FEDER .....	18
A. Análisis físico: Construcción, movilidad y accesibilidad.....	21
B. Actividades Medioambientales y Cuestiones Climáticas. ....	34
C. Análisis Energético.....	49
D. Análisis Económico .....	51
E. Análisis Demográfico.....	56
F. Análisis Social.....	59
G. Análisis del Contexto Territorial.....	61
H. Análisis del Marco Competencial .....	66
I. Análisis de los instrumentos de Planificación Existentes .....	69
J. Análisis de Riesgos .....	73
<b>3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL ÁREA URBANA</b> .....	76
3.1. DAFO. ....	76
<b>4. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN</b> .....	79
4.1. Justificación del cumplimiento del Anexo I de la HAP/2427/2015. ....	79
4.2. Justificación del ámbito de actuación .....	79
<b>5. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA</b> .....	82
5.1. Descripción de las Líneas de Actuación a llevar a cabo por el Objetivo Temático para lograr los resultados definidos.....	82
5.2. Descripción de cada Línea de Actuación.....	87
5.3. Cronograma.....	104
5.4. Presupuesto indicativo del Plan de Implementación .....	106
5.5. Plan de Implementación, Criterios de Selección y Documentos Estratégicos.....	108
5.6. Indicadores de Productividad.....	121
5.7. Indicadores de Resultado .....	126
<b>6. PARTICIPACIÓN CIUDADANA</b> .....	127
6.1. Mecanismo de implementación. Actuaciones iniciales .....	127
6.2. Talleres sectoriales y transversales .....	127
6.3. Agentes sociales, económicos y ciudadanos.....	131
6.4. Estrategia web .....	131



<b>7. CAPACIDAD ADMINISTRATIVA</b> .....	133
7.1. Autoridades y Organismos responsables de la Gestión, el Control y la Auditoría. ....	133
7.1. El Sistema de Gestión y Control de la Entidad Beneficiaria.....	134
<b>8. PRINCIPIOS HORIZONTALES Y OBJETIVOS TRANSVERSALES</b> .....	143
8.1. Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación. ....	144
8.2. Desarrollo Sostenible .....	145
8.3. Accesibilidad.....	147
8.4. Cambio Demográfico.....	147
8.5. Mitigación y Cambio Climático .....	148

## 1. IDENTIFICACIÓN INICIAL DE PROBLEMAS / RETOS URBANOS DEL ÁREA.

### 1.1. Desafíos y problemas urbanos.

La Manga del Mar Menor, situada en la Región de Murcia, pertenece administrativamente a los Municipios de San Javier y Cartagena que comparten su jurisdicción. Conformada por una barrera arenosa de aproximadamente 22 Km de longitud, con una anchura variable de 150 a 700 m y una superficie aproximada de 1.000 hectáreas que separa el Mar Mediterráneo situado en el margen este, de la laguna del Mar Menor en el margen oeste. La laguna tiene una superficie de 135 km<sup>2</sup>, cuenta con 73 Km de costa, lo que hace que, además de ser la única laguna costera de la Región de Murcia, sea el humedal de mayor extensión y de mayor riqueza natural.

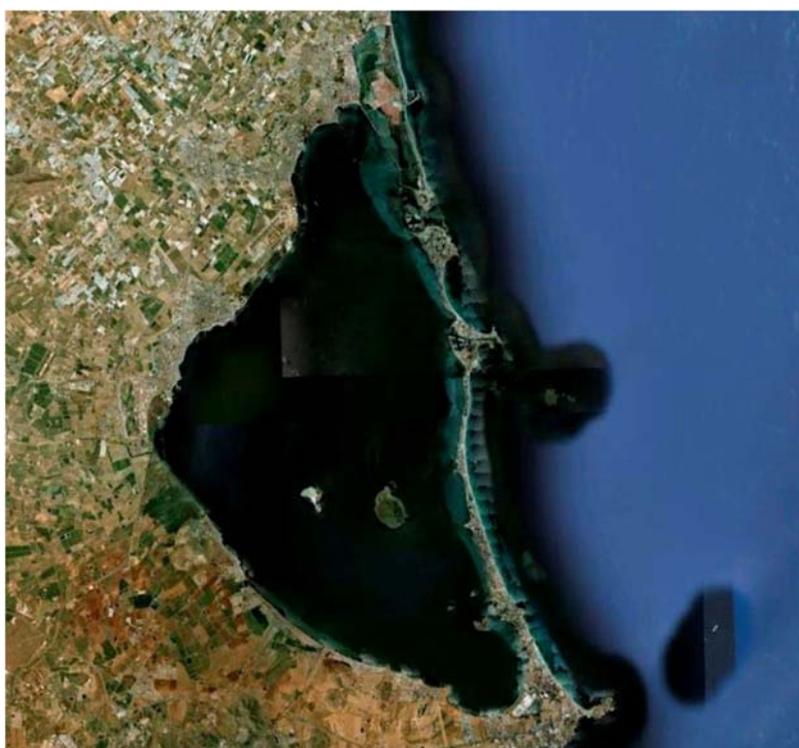


Fig. 1. Laguna del Mar Menor. Ortofoto. (Fuente: GoogleEarth)

La Manga del Mar Menor se ha convertido en un entorno turístico prematuramente maduro, con excesiva dependencia del turismo aunque con grandes posibilidades gracias a su riqueza natural. El deterioro progresivo del espacio urbano pone en riesgo la biodiversidad y la sostenibilidad en toda su extensión económica, social y ambiental. **La estacionalidad**, como elemento de desequilibrio poblacional, origina un ámbito

cercano al colapso en los meses estivales y lugares desérticos el resto del año (88.20 % de viviendas vacías), transformando La Manga en una sucesión de espacios frontera. Un urbanismo realizado bajo los auspicios de un modelo Fordista (núcleos turísticos similares, de bajo precio y con una ocupación vertical de la primera línea de playa) que explota la riqueza de los recursos naturales y la falta de una planificación urbanística coherente con el carácter fisiológico del entorno ha producido un **tejido urbano colmatado y desequilibrado** formado por viviendas vacacionales con asentamientos inconexos a lo largo de la costa, donde la playa debe suplir la **necesidad de espacio de relación** de residentes y visitantes, transformando La Manga en un **modelo turístico de sol y playa sobreexplotado**. Progresivamente se ha ido produciendo una disgregación entre el entorno urbano y el natural, poniendo en riesgo este último.

*“La calidad de los espacios públicos, de los paisajes urbanos de creación humana y de la arquitectura y desarrollos urbanos, desempeña un papel fundamental en las condiciones de vida de la población urbana” (Carta de Leipzig, 2007).*

*“Recordar que la calidad urbana general, determinada por la calidad de los espacios públicos así como de los paisajes modelados por el hombre y de la arquitectura es un requerimiento esencial para el establecimiento de un entorno agradable para la población urbana, también para el atractivo y la competitividad global de la ciudad” (Declaración de Toledo, 2010).*

La Manga presenta importantes dificultades circulatorias en la época estival. La **Movilidad** está basada principalmente en el vehículo privado, lo que conlleva un gran colapso de las vías de acceso y **problemas de estacionamiento** en los meses de verano, y un paisaje desértico el resto del año. Existe **descoordinación en el transporte público y falta de continuidad del carril bici**.

*“La reducción de las necesidades de transporte público mediante la promoción de la proximidad y de la variedad de usos, impulsando al mismo tiempo una movilidad más sostenible (a escala urbana, metropolitana e interurbana) mediante: la apuesta por la prioridad de los modos de transporte no motorizados (ciudades “paseables” o “ciclables”), de los modos menos contaminantes y el apoyo a un transporte público accesible, asequible y eficiente para todos” (Declaración de Toledo, 2010).*

Los problemas ambientales más significativos que inciden en el ámbito urbano son la **presión sobre Espacios Protegidos e invasión del Dominio Público** (problemas

de borde entre el espacio natural y artificial), degradación del ecosistema litoral por la alta concentración poblacional en el periodo estival, los vertidos domésticos y los vertidos procedentes de la agricultura intensiva del entorno (abonos químicos y plaguicidas) que suponen **un progresivo proceso de eutrofización de la laguna** y consecuentemente el deterioro progresivo del ecosistema.

## 1.2. Conocimientos disponibles, resultados y prácticas existentes.

Tal y como manifiesta “**El Programa Operativo en el marco del objetivo de inversión de crecimiento y empleo**”, los municipios turísticos maduros y más concretamente los del entorno mediterráneo suponen un ámbito a desarrollar debido a que la pérdida de empleo es superior al 30%. Según los datos proporcionados por el Instituto de Turismo, Unidad de Estadística, respecto a los hoteles, el número de viajeros ha descendido, pasando de 181.688 en el año 2006 a 148.345 en el año 2014.

En las **Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (DPOTL), 2004**, se señala a La Manga como un lugar de veraneo con predominio de la segunda residencia donde la estacionalidad de la población tiene claras consecuencias sobre el funcionamiento del sistema urbano. Se resalta la falta de equipamientos y espacios libres y también la falta de oferta de otros servicios complementarios imprescindibles para el desarrollo turístico deseado. Además se indica que la ocupación del litoral ha producido una excesiva colonización en la primera línea de playa y la impermeabilidad total de la trama urbana en la costa, lo que en algunos casos supone una barrera paisajística y la inexistencia de accesos públicos al mar.

Según el **Informe LIC Murcia, de la red Natura 2000**, la vulnerabilidad del entorno reside en *“La fuerte presión turística durante la época estival, el desarrollo urbanístico y de infraestructuras en el entorno de la laguna, la instalación de puertos deportivos y los vertidos domésticos y procedentes de la agricultura intensiva del entorno (abonos químicos y plaguicidas), son los factores que más inciden en la conservación de los valores naturales presentes en la laguna.”*

El **Plan General de Ordenación Urbana de San Javier** (A.P. 11-12-2014) señala la deficiente planificación existente y pone de manifiesto que sería impensable una actuación de estas características en los actuales términos de ordenación territorial,

urbanística y medio ambiente. El modelo turístico propuesto aunque se centra en potenciar el turismo de sol y playa, ya que representa actualmente el 70% del volumen total de la demanda, apuesta por la diversificación hacia otros productos que ayuden a mitigar la estacionalidad de la demanda turística.

Plantea la obligación de establecer usos comerciales y terciarios en los nuevos desarrollos previstos y la conveniencia de obtener suelos para la ubicación de espacios libres. Propone, al igual que el gobierno regional, una estación intermodal de ferrocarril y autobús al inicio de La Manga.

A estos factores se une el potencial de regeneración de un parque edificado e infraestructuras de más de 25 años, así como las construcciones de más de 40 años que se localizan en primera línea de playa y que presentan problemas en las estructuras de hormigón debido a la corrosión por cloruros como consecuencia del ambiente marino en el que se sitúan.

Es necesario por lo tanto, plantear una Estrategia urbana Integrada, que trabajando de manera simultánea, consiga romper la dinámica actual y aglutine gran número de las actuaciones que se han indicado en los numerosos documentos elaborados sobre La Manga del Mar Menor.

### **1.3. Activos y recursos existentes.**

El **Paisaje Natural** de este entorno privilegiado goza de unas condiciones climáticas idóneas. Las temperaturas se ajustan al modelo mediterráneo con veranos calurosos en los que se llegan a rebasar los 40°C, e inviernos suaves y cortos. La insolación media es superior a 2.800 horas anuales.

La cuenca litoral del Mar Menor constituye una unidad de paisaje de gran singularidad, con un elevado interés naturalístico y ecológico. El conjunto de Espacios Naturales Protegidos del Mar Menor alberga especies y comunidades de gran interés de conservación, protegidas a nivel regional, nacional e internacional por figuras como la Red Natura 2000 con la consideración de Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA), Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) tanto en el medio terrestre como en el marino, Humedales de Importancia Internacional (RAMSAR), Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM),...

La **extensión y calidad de las playas** de La Manga del Mar Menor (44 Km de costa, 30 playas y 4 banderas azules en 2015) son un entorno magnífico para la práctica de deportes náuticos a lo largo de todo el año (windsurf, kitesurf, vela, esquí náutico, submarinismo,...).

*“La Manga es la quinta playa más fotografiada de España”* (Diario La Opinión de Murcia, 26 de julio de 2015).

La presencia de **edificaciones de interés arquitectónico** y con una intensa preocupación por el lugar es otro de los activos de La Manga del Mar Menor, como el Conjunto Hexagonal (1963), los Bungalows Malaret (1964), el Conjunto Babilonia (1965-66) o el Club Náutico Dos Mares (1966) construidos por el arquitecto Antonio Bonet, redactor del Plan de Ordenación de La Manga del Mar Menor. El poblado Hacienda Dos Mares formado por construcciones como el Hotel Galúa (1965-67) y la Torre Navarra (1966), junto a los Apartamentos Alisios (1973) y Soling (1978-79) de los arquitectos J.A. Corrales y R. V. Molezún. La Torre Mangamar (1968) de J. L. Sanz Magallón y la Vivienda Unifamiliar construida por F. Garrido (1976) en el extremo norte de La Manga son algunos ejemplos de edificaciones relevantes existentes en La Manga del Mar Menor.

Existe un gran número de documentos redactados sobre La Manga del Mar Menor y su entorno que sería interesante recuperar y poner en valor, destacando las siguientes propuestas:

- **Reducir la Estacionalidad.**

En el artículo *“Innovación para la competitividad turística en La Manga del Mar Menor”* (Murcia) que aparece en los Cuadernos de Turismo nº 27, el autor, Cayetano Espejo Marín, (2011) consciente de los problemas de estacionalidad del enclave turístico, propone un Plan de Competitividad basado en los deportes náuticos, como nuevo foco de atracción poblacional y los autores Antonio García Sánchez y Francisco J. Alburquerque García (2003) en el artículo “El turismo cultural y el de sol y playa” plantean la creación de una escena cultural atractiva que complemente la oferta de sol y playa.

El Plan Director de Turismo de la Región de Murcia 2006-2012 propone la creación de nuevos focos de atracción que limite la desproporción residentes-visitantes.



El Plan Estratégico elaborado por el municipio de San Javier recomienda la mejora del producto de sol y playa y la diversificación hacia otros productos que procuren valor añadido y ayuden a desestacionalizar la demanda turística (Turismo de Congresos y Empresas, Centros de Talasoterapia,...) y el Plan de Ordenación de Cartagena (2011) además de apostar por la diversificación de productos como (Turismo Rural, Turismo de Salud y Termal, Turismo Cultural, Ecoturismo y Turismo de Congresos) señala el paisaje y la calidad ambiental como base sobre la que se debería apoyar cualquier futura iniciativa de alta cualificación turística.

- **Construcción de paseos marítimos.**

Desde la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos se han redactado cuatro tramos del Paseo Marítimo de La Manga, lado del Mar Mediterráneo (desde la Gola de Marchamalo hasta el Canal del Estacio).

- **Mejorar la competitividad territorial del modelo urbano de la Manga.**

Introducir en el planeamiento vigente en tramitación (Plan General de Ordenación Urbana de San Javier) modificaciones como: flexibilizar la normativa, aumentar la superficie de espacio de relación, aumentar el número de equipamientos, liberalizar el paisaje,...

- **Mejorar la movilidad de La Manga del Mar Menor y su entorno.**

Desde la Consejería de Industria y Medio Ambiente se redactó el *Estudio de Tráfico y Movilidad La Manga del Mar Menor* en 2005.

El Gobierno de la Región de Murcia con la colaboración de la Fundación Caja Murcia y el Instituto de Fomento impulsó el documento: *Región de Murcia. Programa Territorios inteligentes*, redactado por la Fundación metrópoli en 2007.

La Manga Consorcio, en 2009 encargó el *Estudio de Tráfico, Movilidad y Plan de Actuaciones en La Manga del Mar Menor*.

El Consorcio Turístico Mancomunidad del Mar Menor encargó la *Redacción del Estudio de Viabilidad* detallado de conexión de municipios y pedanías del Mar menor mediante carril bici en 2010.



*Plan Director de la Bicicleta de la Región de Murcia*, encargado por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. Dirección General de Transportes y Puertos, en 2010.

Conjunto de documentos, que proponen alternativas y soluciones para la mejora de la movilidad de La Manga y su entorno.

- **Plan de Desarrollo Sostenible del Mar Menor.**

*Programa de Gestión Integrada del litoral del Mar Menor y su zona de influencia (CAMP Mar Menor)* Estudio de Viabilidad, por encargo de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente (2003).

Primeras medidas aprobadas para el Desarrollo Sostenible del Mar Menor mediante el *Plan de Acción del Mar Menor y Fundación Cluster* (2007), presidido por el consejero de Medio Ambiente Benito Mercader junto a los alcaldes de Cartagena, Los Alcazares, Torre Pacheco y San Pedro del Pinatar, además de representantes de la Fundación Global Nature.

- **Mejorar la situación ambiental de la laguna y las actividades económicas de la población de los municipios costeros.**

*Instrumento de Inversión Territorial Integrada (ITI) del Mar Menor y su entorno* (2015) de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente

#### **1.4. Potencialidades del área urbana.**

El *Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020* destaca el medio ambiente como elemento prioritario en el desarrollo económico de La Manga del Mar Menor y su entorno, señalando como principales actuaciones basadas en las potencialidades del lugar:

- Impulsar y desarrollar nuevos nichos de negocio así como la generación de empleos verdes, vinculados al medio ambiente.
- Impulsar actividades empresariales de ocio y tiempo libre basadas en la biodiversidad.
- Potenciar las energías renovables (solar y biomasa especialmente).



- Considerar la apuesta por el Mar Menor y su conceptualización como el mayor balneario a cielo abierto de la UE para el turismo de salud, náutico y de sol y playa.
- Diversificar el sector turístico: turismo cultural, deportivo, gastronómico, de salud,...
- Utilizar los espacios naturales protegidos como fuente y recurso de salud. Creación de entornos saludables (zonas verdes, equipamientos deportivos,...)
- Fomentar el transporte activo: planificación de la movilidad urbana y el transporte público, facilitando alternativas saludables como desplazamientos a pie y en bici.

Otras posibilidades que ofrece el lugar

- Construir Plazas al mar, lo que supondría una puesta en valor de la zona desde el punto de vista turístico así como una mejora en la accesibilidad a la franja costera.
- Transformar los espacios ocupados por el coche en espacios estanciales de calidad y confortables, verdificando con especies autóctonas, el principal eje viario de La Manga, la Gran Vía.
- Conectar de manera eficaz, La Manga con el resto de España y Europa: Aeropuerto de San Javier, Aeropuerto de Alicante, nuevo Aeropuerto Internacional Región de Murcia (aún no en funcionamiento) y el Puerto de Cartagena, dada la cercanía a instalaciones aeroportuarias estratégicas.

Todas estas directrices y problemáticas han sido reflejadas y recogidas por distintos instrumentos. Por su importancia como documento vertebrador se recogen las directrices del Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020 que se han incluido en la elaboración de la Estrategia Urbana de La Manga del Mar Menor. Por la necesidad de coordinar las actuaciones a fin de optimizar las posibles inversiones y evitar la problemática que supondría solapar las subvenciones se incluye la Inversión Territorial Integrada (ITI) del Mar Menor. Por último por su carácter específicamente centrado en el ámbito económico-turístico se ha incluido la Estrategia de Desarrollo Turístico de la Región de Murcia 2010-2015.



DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS PREVIOS QUE RECOGEN LAS DIRECTRICES DE LA ESTRATEGÍA URBANA INTEGRADA DE LA MANGA

OT	PLAN ESTRATÉGICO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2014 - 2020	ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TURÍSTICO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2010 - 2015	INVERSIÓN TERRITORIAL INTEGRADA (ITI)
OT 2	<p><b>1.3.3:</b> Plan de mejora de los servicios de atención multicanal (presencial, telefónica y telemática) a los ciudadanos, con particular énfasis en el canal web (sede electrónica) la mensajería push y las RRSS.</p> <p><b>1.3.6.:</b> Aplicar metodologías de la innovación en la mejora de los servicios públicos y en la revisión continua y renovación de los mismos desde una visión integrada, desde la perspectiva del ciudadano y haciendo un uso intensivo de las TIC.</p> <p><b>1.4.1:</b> Incrementar el número de procedimientos que se pueden completar telemáticamente de forma segura generalizando el uso de la firma electrónica por parte de ciudadanos y empresas para interactuar con la Administración Regional (Administración electrónica)</p> <p><b>2.6.5:</b> Promoción turística orientada a la comercialización internacional. Plataforma turística digital: Intensificación de los canales de comercialización digitales.</p> <p><b>3.3.1:</b> Infraestructuras de telecomunicaciones: Extender cobertura de banda ancha, fija y móvil, en todos los municipios, en coherencia con la Agenda Digital Europa 2020 y la Agenda Digital Española: Plan de Telecomunicaciones y Redes Ultrarrápidas</p> <p><b>3.3.8:</b> Potenciar el sector TIC y multimedia regional</p>	<p>Eje Estratégico 3: Nuevas formas de promoción y comunicación.</p> <p>Para la potenciación, revisión y creación de nuevos Productos Turísticos:</p> <p>1. Diseño de Planes de revitalización para propuestas ya consolidadas y en proceso de maduración:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Manga y el Mar Menor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora en la gestión de espacios naturales y aumento de vigilancia y control.</li> </ul>
OT 4	<p><b>1.3.13:</b> Elaboración de un Plan de Gestión Energética en los edificios públicos de gran consumo anual. Consideración prioritaria del criterio de eficiencia energética en nuevos edificios públicos o reforma de existentes así como en la adquisición de equipos consumidores o transformadores de energía.</p> <p><b>2.7.2:</b> Fomento de tecnologías que realicen un uso eficaz de los recursos y que avancen en la consecución de una economía baja en carbono.</p> <p><b>5.2.3:</b> Implantar la intermodalidad y la interoperabilidad entre todos los modos de transporte. Desarrollo de instalaciones para el intercambio modal en los centros logísticos y homologación de los sistemas de tráfico y normativa operacional.</p> <p><b>6.2.4:</b> Fomento del transporte activo: planificación de la movilidad urbana y el transporte público, facilitando alternativas saludables como desplazamientos a pie y en bici.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la movilidad en La Manga del Mar Menor y su entorno.</li> <li>• Realización de estudios y medidas destinadas a corregir la situación de saturación de tráfico en época estival y poco uso del transporte público. Se proponen las siguientes medidas:</li> <li>• Promover la movilidad sostenible fomentando el transporte público frente al transporte privado.</li> <li>• Implantación del transporte marítimo en la laguna del Mar Menor con puntos de embarque en puertos deportivos y pantalanes, que cumpla la doble misión de transporte público y atractivo turístico con paradas en puntos de interés.</li> <li>• Completar la red de carriles para bicicletas en el entorno de la laguna e implantación de servicios de alquiler de bicicletas.</li> <li>• Aumentar la frecuencia del servicio de autobuses en La</li> </ul>



	<p><b>7.1.7:</b> Impulsar la movilidad sostenible integrada en la planificación urbanística y territorial</p> <p><b>7.2.9.2:</b> Promoción de la adaptación al cambio climático de sectores vulnerables clave (área del Mar Menor, sectores difusos, como la agricultura, o la gestión de residuos, y de los de mayores emisiones).</p> <p><b>7.3.4:</b> Fomentar el desarrollo de energías renovables, principalmente la solar, incrementando su cuota de consumo.</p> <p><b>7.3.5:</b> Aumentar la eficiencia energética hasta alcanzar el 50% en 2020.</p>		<p>Manga en la época estival y modernización de la flota de vehículos con combustibles alternativos, en coordinación con aparcamientos disuasorios.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Regulación semafórica coordinada entre los términos municipales de San Javier y Cartagena</li> </ul>
<p><b>OT6</b></p>	<p><b>2.7.3:</b> Apoyo a sectores punteros y de I+D+i en materia ambiental y de utilización y puesta en valor de la biodiversidad.</p> <p><b>2.7.4:</b> Impulso de una actividad empresarial de ocio y tiempo libre basada en el uso público sostenible del patrimonio natural y la biodiversidad.</p> <p><b>6.2.2:</b> Mejorar las condiciones de los entornos urbanos y zonas rurales con problemas de contaminación o paisajes degradados</p> <p><b>6.2.3:</b> Utilización de los espacios naturales protegidos como fuente y recurso de salud. Creación de entornos saludables (zonas verdes, equipamientos deportivos,...).</p> <p><b>7.2.6.1:</b> Priorizar proyectos que fomenten aspectos relacionados con la sostenibilidad ambiental y uso eficiente de los recursos naturales.</p> <p><b>7.2.6.2:</b> Medidas de conservación y actuaciones prioritarias en Red Natura.</p> <p><b>7.2.6.3:</b> Conservación y Uso Sostenible del Patrimonio natural y la Biodiversidad.</p> <p><b>7.2.2:</b> MAR MENOR: Gestión integrada de zonas costeras en el Mar Menor y su entorno. Mejorar la calidad de las aguas del Mar Menor y su ecosistema, consiguiendo un equilibrio entre la conservación del litoral y su desarrollo turístico</p> <p><b>2.6.5:</b> (Considerar la apuesta por el Mar Menor y su conceptualización como el mayor balneario a cielo abierto de la UE para el turismo de salud, náutico y de sol y playa. Impulsar instrumentos de comercialización de apartamentos turísticos.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de la competitividad territorial del modelo urbano de La Manga.</li> <li>Realizar un proceso de regeneración urbanística destinada a lograr un espacio público de calidad con suficientes equipamientos básicos para dar servicio a sus ciudadanos durante todo el año.</li> <li>Asimismo se pretende conseguir un tejido urbano complejo y confortable dentro de un modelo urbano compacto, que nos permita garantizar la protección de los espacios naturales.</li> <li>Construcción de paseos marítimos. La construcción de los paseos marítimos en La Manga del Mar Menor se considera una actuación emblemática y muy significativa para el entorno, ya que supone una puesta en valor de la zona desde el punto de vista turístico y proporciona una defensa de la franja costera, a la vez que mejora la accesibilidad a la misma.</li> <li>Pasarela peatonal y ciclable desde la zona sur de San Pedro del Pinatar hasta el extremo norte de La Manga.</li> </ul>



<p><b>OT9</b></p> <p><b>1.3.7: INNOVACION SOCIAL:</b> Establecer canales de colaboración público-privados en la resolución de problemas sociales que se pueden abordar desde una perspectiva regional: pobreza, desempleo, envejecimiento, obesidad, cambio climático, inmigración, paro juvenil, ... como estrategia de diferenciación competitiva y de creación de empleo</p> <p><b>6.5.2:</b> Impulsar la autonomía personal de las mujeres murcianas y de su independencia económica</p> <p><b>6.5.3:</b> Fomentar la corresponsabilidad familiar y la conciliación de la vida familiar y laboral, consiguiendo que una muestra representativa de empresas murcianas obtengan el "Sello de Igualdad en la empresa"</p> <p><b>2.9.2:</b> Medidas e iniciativas para mejorar el empleo y las condiciones de trabajo que permitan avanzar en la conciliación de la vida familiar y laboral</p> <p><b>4.4.3:</b> Fomentar el empleo de los colectivos más desfavorecidos, en especial jóvenes, personas en riesgo de exclusión social y parados de larga duración.</p> <p><b>2.1.10:</b> Apoyo a emprendedores mediante la creación de líneas específicas de financiación para la creación de empresas, con prioridad a EIBT (Empresas Innovadoras de Base Tecnológica) y sectores RIS3</p> <p><b>6.5.4:</b> Garantizar la igualdad de oportunidades de otros colectivos vulnerables.</p> <p><b>2.6.5:</b> Promoción turística orientada a la comercialización internacional. Plataforma turística digital: Intensificación de los canales de comercialización digitales.</p>		<ul style="list-style-type: none"><li>• Realizar un proceso de regeneración urbanística destinada a lograr un espacio público de calidad con suficientes equipamientos básicos para dar servicio a sus ciudadanos durante todo el año.</li></ul>
---	--	--



Fig. 2. Riquezas en La Manga del Mar Menor Fuente: (Elaboración propia)

1. Hotel Galúa. 2. Restaurante. 3. Deportes acuáticos. Windsurf. 4. Deportes acuáticos. Kitesurf.  
5 y 6. Playas. 7. Arquitectura. 8. Vegetación.

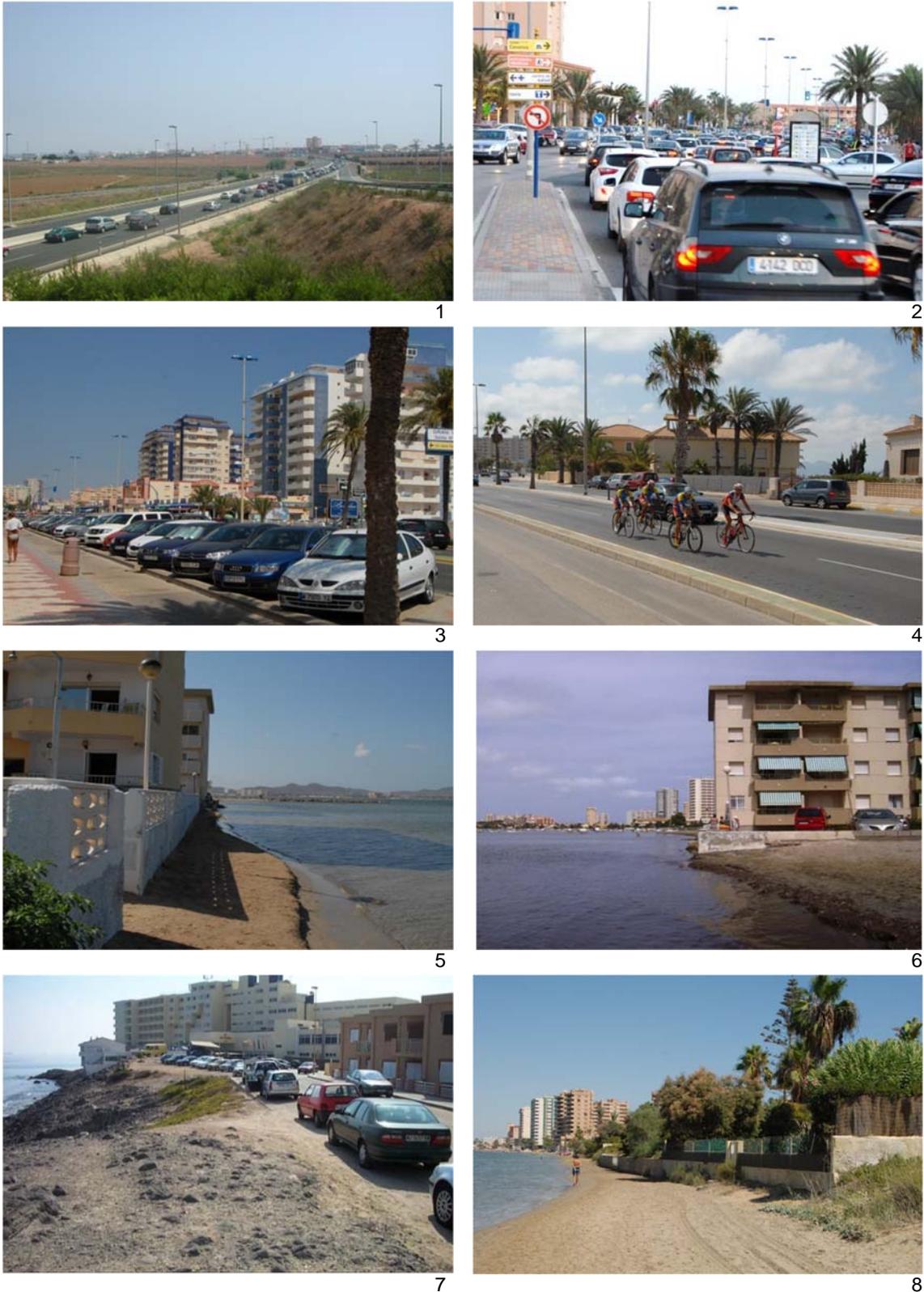


Fig. 3. Algunas problemáticas urbanas de La Manga del Mar Menor

1. Retenciones Acceso a La Manga. 2. Saturación de tráfico en La Gran Vía. 3. Aparcamiento en la Gran Vía. 4. Discontinuidad del Carril Bici. 5. 6. Edificaciones encima del mar. 7. y 8. Problemas de borde.

## **2. ANÁLISIS INTEGRADO**

### **2.1. Perspectiva Integrada de la Estrategia.**

La Manga conforma un entorno especialmente complejo por su variabilidad (física y temporal) y por su fragmentación administrativa. Para realizar un análisis fiable, más allá de los datos numéricos que muchas veces pueden proporcionar una visión parcial o distorsionada de un entorno urbano, se ha tenido en cuenta el análisis previo pormenorizado por parte del Grupo de Investigación ARIES-UCAM (Universidad Católica San Antonio de Murcia), aplicando la *Guía Metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano* elaborada por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2012).

El trabajo de investigación desarrollado, *Indicadores de Sostenibilidad Ambiental aplicados a La Manga del Mar Menor (Murcia)*, complementado con los datos recomendados de fuentes oficiales disponibles y mediante el análisis sistemático y pormenorizado realizado, constata el desequilibrio de llenos y vacíos existentes, lo que exige un trabajo preciso a fin de descartar valores numéricos que pueden conducir a conclusiones inexactas.

Resulta clave, una vez determinadas las problemáticas y fortalezas en cada uno de los ámbitos individuales, analizar las repercusiones y conexiones entre distintos ámbitos, para obtener resultados fiables, integrales y que respondan a la visión holística imprescindible en un análisis urbano complejo.

### **2.2. Mecanismo de integración de los retos definidos por el Artículo 7 del Reglamento FEDER.**

Con el fin de concluir, una vez realizado el análisis pormenorizado, se constatan los principales retos a los que se enfrenta la Estrategia Urbana Integrada de La Manga, utilizando la sostenibilidad como directriz de actuación y como objetivo final de manera simultánea.



RETOS DEFINIDOS POR EL ART. 7 DEL REGLAMENTO FEDER Estrategia Urbana Integrada La Manga del Mar Menor				
Económicos	Ambientales	Climáticos	Demográficos	Sociales
<p>Optimizar las infraestructuras ya desarrolladas, mediante la regeneración del núcleo turístico ya maduro.</p> <p>Ampliar la diversidad rompiendo la grave dependencia del modelo turístico de sol y playa.</p> <p>Aprovechar la gran afluencia de visitantes como elemento de comunicación y difusión de las actuaciones, ampliando así su repercusión. Conseguir la evolución de la marca Manga hacia la sostenibilidad y las TICs, consiguiendo mejorar su identidad.</p>	<p>Proteger la riqueza natural y paisajística del entorno natural, equilibrando la posible amenaza que pueda suponer la superpoblación estival.</p> <p>Resolver los problemas de movilidad y de infraestructuras que amenazan al entorno natural y el clima.</p> <p>Actualizar la imagen urbana, recuperándola, ampliando las zonas estanciales, y solucionando los problemas de borde existentes entre el entorno natural y el urbano.</p>	<p>Reducir las emisiones de GEI, con el fin de evitar los efectos del cambio climático.</p> <p>Dado que las características físicas del enclave lo hacen especialmente vulnerable a las consecuencias del cambio climático establecer medidas y protocolos de control.</p> <p>Optimizar la riqueza que suponen las condiciones climáticas de La Manga.</p>	<p>Solucionar la grave estacionalidad que lastra gravemente el desarrollo de La Manga en los distintos ámbitos.</p> <p>Reequilibrar la pirámide poblacional, ofreciendo estímulos para su rejuvenecimiento.</p> <p>Aprovechar la oportunidad que suponen las características del entorno para el establecimiento de migraciones turísticas.</p> <p>Restablecer el equilibrio entre primeras y segundas viviendas.</p>	<p>Resolver los problemas sociales que genera la falta de estabilidad en el empleo.</p> <p>Resolver las deficiencias urbanísticas producidas por la crisis económica valorizando los edificios y solares abandonados.</p> <p>Reequilibrar los equipamientos, ampliándolos a fin de crear focos de atracción para lograr una población estable.</p> <p><b>Implicar a la ciudadanía para lograr una revitalización real.</b></p>
VISIÓN INTEGRAL DEL ANÁLISIS				
<p>La consecución de los distintos Retos debe estar basada en la aplicación de medidas que apoyándose en la sostenibilidad y en la aplicación de los Principios horizontales y Objetivos Transversales definidos en el artículo 8 del Reglamento (UE) N° 1303/2013, articulando una estrategia basada en actuaciones "menores" que actuando sobre los cinco ámbitos descritos de manera coordinada y gracias al apoyo social de ciudadanía posibiliten:</p> <p>Un reequilibrio poblacional que apoyado en un desarrollo económico diverso y sostenible elimine los riegos que actualmente existen sobre la riqueza natural del entorno y las amenazas del cambio climático, incrementando la cohesión social y el bienestar de sus vecinos y visitantes. Generando riqueza y empleo para la Región de Murcia.</p>				

Se adjunta resumen de los principales Indicadores de los ámbitos que conciernen a los Cinco Retos definidos por el art. 7 del Reglamento FEDER.



Dimensiones	Indicadores	La Manga		Fuente	Unidades
		Valor	Municipios: San Javier y Cartagena (= 100%)		
Demográfica	Población	4.644	1,87 %	INE año 2014	Personas
	Población extranjera sobre el total de la población	32,8	226,20 %	INE año 2014	%
	Índice de Envejecimiento	134,70	164,80 %	INE año 2014	%
	Índice de Envejecimiento Femenino	138,60	143,80 %	INE año 2014	%
	Tasa media de variación de población últimos 4 años Zona DUSI	-2,85	-1.187,00 %	INE año 2010-2014	%
	Tasa media de variación de población extranjera últimos 4 años Zona DUSI	-6,37	-313,80 %	INE año 2010-2014	%
Económica	Desempleo	275	1,13 %	INE (III Trimestre 2014)	Personas
	Grado medio de ocupación hotelera	75,36		INE-CARM año 2014	%
	Grado medio de ocupación hotelera (3º trimestre año)	90,27		INE-CARM año 2014	%
	Negocios turísticos (hoteles, apartamentos turísticos, restaurantes y cafeterías)	1.138	46,18 %	Instituto Turismo Región de Murcia Centro Regional Estadística Murcia	Unidades
Medio Ambiente	Superficie de Espacios Protegidos Medio Terrestre	1.182,79		PGMOU San Javier y Cartagena	Ha
	Superficie de Espacios Protegidos Medio Marino	13.422,90		PGMOU San Javier y Cartagena	Ha
	Playas con bandera azul	4	26,70 %	Ayto. San Javier Ayto. Cartagena	Nº Playas
	Longitud total de playas existentes	44	55,70 %	Ayto. San Javier Ayto. Cartagena	Km
	Espacios verdes urbanos				
Climáticos	Temperatura media anual	17,6	87,20* %	Agencia Estatal de Meteorología	°C
	Media anual de las temperaturas máximas	22,3	84,15* %	Agencia Estatal de Meteorología	°C
	Media anual de las temperaturas máximas (junio, julio, agosto y septiembre)	28,0		Agencia Estatal de Meteorología	°C
	Media anual de horas de sol	2621	88,40* %	Agencia Estatal de Meteorología	horas
	Precipitaciones anuales medias	313	105,39* %	Agencia Estatal de Meteorología	mm
	Nivel del mar	2,5			cm/año
Social - Educativo	Centros Educativos (infantil, primaria, secundaria)	3	2,05 %	Consejería de Educación y Universidades Región de Murcia	Unidades
	Bibliotecas municipales	2	16,70 %	Centro Regional Estadística Murcia	Unidades
	Edificios degradados	43.075		sitmurcia	m2
	Áreas urbanas degradadas	9.000		sitmurcia	m2

\* % Obtenido sobre el total de la Región de Murcia

## A. Análisis físico: Construcción, movilidad y accesibilidad.

En relación al parque edificatorio, destacar la antigüedad de las edificaciones y su carácter modesto, lo que implica grandes posibilidades de renovación. La movilidad como una de las cuestiones pendientes a mejorar de La Manga, produce graves problemas de imagen, dificulta sus relaciones con San Javier y Cartagena y deteriora el espacio público tanto en verano como en invierno (por defecto y exceso). En cuanto a la accesibilidad existen discontinuidades concretas a solventar.

### A.1. Parque edificatorio. Potencialidad de la rehabilitación. Edificios Públicos.

La Manga se ha desarrollado en fases relacionadas con su explotación económica. Según datos obtenidos de la Dirección General del Catastro y de la Tesis de S. García-Ayllón, *En los procesos de urbanización del mediterráneo: el caso de La Manga*, el 87,95% de las edificaciones existentes tienen más de 25 años, y el 97,81% son anteriores al año 2000. Por lo que la repercusión del Código Técnico de la Edificación sobre la calidad de las viviendas de La Manga ha sido nula.

Se trata de construcciones, en un su mayoría de calidades básicas y en primera línea de playa, por lo que el margen de mejora es muy elevado. Respecto al análisis del parque edificatorio destacar que no sólo se ha de tener en cuenta el año de construcción, sino el tipo de edificaciones: segundas residencias de playa.

ZONAS	Total viviendas	Viviendas principales	Viviendas secundarias	% viviendas secundarias	Viviendas vacías	% viviendas vacías
La Manga - San Javier	16.390	585	14.305	87,3%	1.505	9,2%
La Manga - Cartagena	9.435	845	8.475	89,8%	n.d.	n.d.

Fig. 4. Distribución del parque de viviendas en La Manga del Mar Menor por tipologías según el censo del INE. Año 2011. (Fuente: Unidad Estadística del Instituto de Turismo de la Región de Murcia)

Otro factor es la colmatación del tejido, fruto de un proceso de urbanización progresivo iniciado en la década de los sesenta y que no ha dejado de aumentar la superficie artificializada hasta la actualidad. La Manga, cuenta casi exclusivamente con la superficie de playa como espacio de relación, lo que ocasiona un entorno urbano excesivamente compacto, sin lugares para la estancia y el intercambio. Y supone un riesgo para el espacio natural dada la dependencia existente.

En cuanto a los edificios dedicados al sector terciario (hoteles), la mayoría son construcciones de los años del inicio de urbanización de La Manga. Los primeros y más emblemáticos como Hotel Galúa, Hotel Entremares, Hotel Cavanna y Hotel Dobleamar son de finales de los años sesenta y primeros setenta. Estos edificios, a lo largo del tiempo han ido renovándose y adaptándose a las nuevas necesidades de los visitantes contando con diferentes ayudas y subvenciones para ello. Renovar progresivamente, tanto a nivel energético como de actualización urbana todas estas construcciones, supondría un impulso para la sostenibilidad de La Manga.

## **A.2. Movilidad, sistema de transporte y comunicaciones y situación del tráfico.**

La movilidad conforma una problemática compleja para La Manga, con una repercusión muy negativa en su imagen como núcleo turístico. Año tras año, los diferentes medios de comunicación hacen noticia de los colapsos de tráfico producidos en La Manga y sus repercusiones para el confort del visitante y la supervivencia del medio natural.

Dada la gravedad del problema, el Gobierno de la Región de Murcia, los Ayuntamientos implicados e instituciones como La Manga Consorcio, la Fundación Caja Murcia, el Instituto de Fomento, la Mancomunidad del Mar Menor,... han impulsado a lo largo de los años distintos Estudios de Tráfico y Movilidad Urbana, donde se reflejan los problemas concretos y se proponen medidas a desarrollar. Los documentos: el “Estudio de Tráfico y Movilidad La Manga del Mar Menor” de 2006 promovido por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas (Consejería de Industria y Medio Ambiente) se centra en la obtención de datos concretos de los problemas del entorno tales como que los desplazamientos habituales del 81.3% de la población se realizan usando el coche, lo que representa una clara dependencia del vehículo privado. El informe señala además como problemáticas más importantes en cuanto a la movilidad en La Manga:

- Deficit de plazas de aparcamiento.
- Grave congestión de tráfico en los meses estivales.
- Implantación de aparcamientos disuasorios.
- Falta de espacio para el tránsito peatonal debido a la ocupación del espacio público por parte del automóvil.

- Problemas de conectividad que obligan al uso del vehículo individual, tanto a nivel territorial como local (problemas en los intercambios modales, transporte público irregular, discontinuidades en el trazado del carril bici).

Este trabajo se complementó con el “Estudio de Trafico, Movilidad y Plan de actuaciones en La Manga del Mar Menor” finalizado en marzo del 2010, promovido por La Manga Consorcio y solicitado por las Concejalías de Infraestructura de Cartagena y San Javier. En este estudio, que se apoya en datos del informe anterior, se ofrecen diferentes alternativas y propuestas, actuando a pequeña y gran escala. Entre otras actuaciones, señala la necesidad de proyectar al menos dos aparcamientos disuasorios y en el transporte público, en particular, detecta los siguientes problemas:

- Falta de dársenas.
- Retraso en la frecuencia de paso.
- Exceso de viajeros esperando en las paradas en determinados momentos del día.

En 2010, el Consorcio Turístico Mancomunidad del Mar Menor encargó la redacción del *Estudio de Viabilidad detallado de conexión de municipios y pedanías del Mar Menor mediante carril bici* al objeto de completar la red de carriles para bicicletas en el entorno de la laguna y en el mismo año la Dirección General de Transportes encargó el *Plan Director de la Bicicleta de la Región de Murcia* donde se refleja la red ciclable propuesta a lo largo de la Gran Vía de la Manga. El *Plan Estratégico para el Municipio de San Javier* elaborado previamente a la redacción del Plan General recomendaba “*perfeccionar los servicios municipales de transporte público,(...)mejorar los accesos por las carreteras de La Manga y facilitar los desplazamientos en su interior*”. El Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan General de Ordenación Urbana de San Javier redactado en el 2014, entre otros aspectos, también aboga por la descongestión y la eficiencia en el transporte público.

Para obtener un diagnóstico integral de la movilidad en La Manga se debe realizar un análisis desde un enfoque territorial y otro local.

A escala territorial nos encontramos en un ámbito que depende absolutamente del vehículo privado. Aun contando con nodos que podrían actuar como importantes focos de atracción cambiando la dinámica de la estacionalidad, los problemas conectivos lo

impiden. La Manga cuenta con un 88.2 % de segundas viviendas que podrían equilibrar su ocupación si la red intermodal mejorara.

En la actualidad, los tiempos de conexión son:

TIEMPOS DE CONEXIÓN LA MANGA – SAN JAVIER - CARTAGENA			
	CARTAGENA	SAN JAVIER	AEROPUERTO DE SAN JAVIER
La Manga del Mar Menor: Automóvil Privado	30 minutos	37 minutos	27 minutos
La Manga del Mar Menor: Transporte público	1,02 horas	4,00 horas (Necesario pasar por Murcia)	3,10 horas

Tabla 1. Comparativa tiempo de conexión La Manga - San Javier - Cartagena.  
(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Google Maps)

Otra problemática añadida a estos recorridos urbanos es su falta de continuidad, tanto espacial como temporal. Aun existiendo los medios de transporte público sus nodos no siempre coinciden. Dado que en la época estival las temperaturas de la zona pueden superar ampliamente los treinta grados y la inexistencia de medidas para la mejora del confort en el espacio público (espacios de sombra) hace que el uso del transporte público no resulte sencillo para el ciudadano. Se complementa la falta de confort con la desinformación sobre intervalos y afluencias. No existe actualmente ningún tipo de ayuda tecnológica para facilitar a los habitantes y residentes de La Manga el uso del transporte público.

Resolver esta cuestión es una de las solicitudes más repetidas por los residentes del lugar. Frases como *“Que la frecuencia del bus sea el de un urbano de cualquier ciudad o colocar un mapa de recorrido con las paradas dentro de los autobuses”* son habituales en las reuniones mantenidas con los grupos de participación ciudadana. Algunas de las demandas propuestas para la revitalización de La Manga se pueden consultar en el Plan de recuperación cultural de la Manga y Cabo de Palos (<http://lamangaturismo.com/PRC/transporte/>).

A escala local, el hecho de contar con un único punto de entrada y salida de vehículos en un entorno de aproximadamente 22 Km de longitud, genera una movilidad caótica en los meses de verano, produciéndose un colapso de la vía principal y una aglomeración de vehículos que invaden casi la totalidad del espacio público.

Los problemas de movilidad de La Manga vienen derivados de la Estacionalidad, el desequilibrio poblacional es tan acusado que resulta muy complejo adaptar las mismas infraestructuras para 5.000 que para 120.000 habitantes. Así en los meses estivales todo el escaso espacio público está colmatado por el vehículo privado. No existen espacios suficientes para estacionar por lo que la circulación no es fluida. Mientras que, en el resto del año, el aspecto de las zonas de aparcamiento desérticas descompensan la escala urbana, generando importantes espacios frontera.



Fig. 5. Mismo ámbito invierno - verano. Zona Eurovosa. (Fuente: Elaboración Propia, Abril, 2014)

Es importante reseñar que en la Manga, en verano, se produce una concentración nocturna de jóvenes (más de 3.000) alrededor de locales de ocio a los que acuden mayoritariamente en vehículo privado, dada la escasez de alternativas al mismo lo que puede representar una amenaza de la seguridad vial.

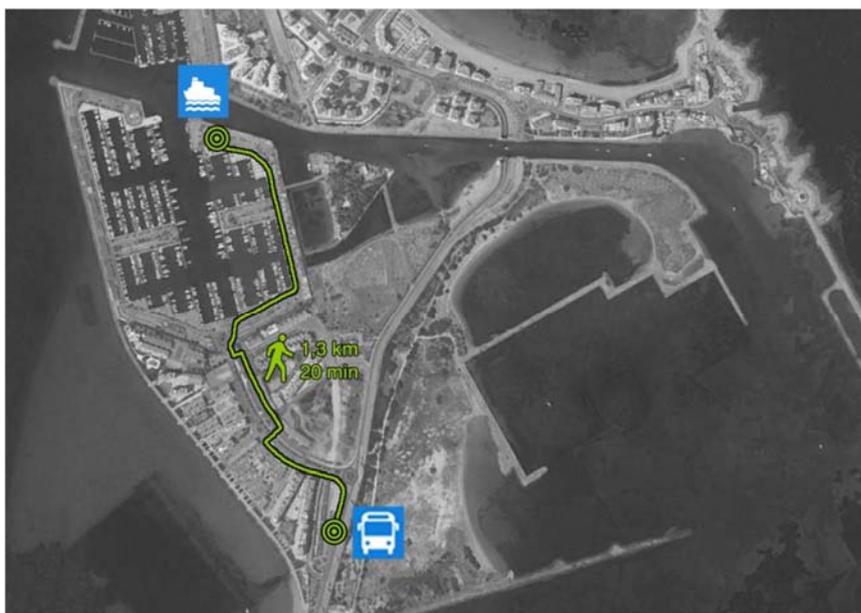


Fig. 6. Esquema movilidad intermodal. Tiempos. (Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps)

Esta problemática se ve agravada por la falta de alternativas: la discontinuidad del carril bici existente, la falta de protección frente al soleamiento y la falta de regularidad del transporte público. La demanda de los vecinos, en relación a este punto, se centra en pedir marquesinas de autobús en las paradas que no existen, colocar un mapa de recorrido con las paradas dentro de los autobuses,...

Todas las problemáticas expuestas han sido analizadas en los distintos Estudios de Tráfico y Movilidad ya mencionados. Es de señalar que en el estudio de Movilidad realizado en el año 2006 se incluye una **encuesta** a residentes y visitantes para conocer sus opiniones sobre el problema del tráfico en La Manga. La respuesta del 55% de los encuestados fue potenciar el transporte público.

¿Cual de estas soluciones le parece la más apropiada para resolver el problema del tráfico en la Manga?

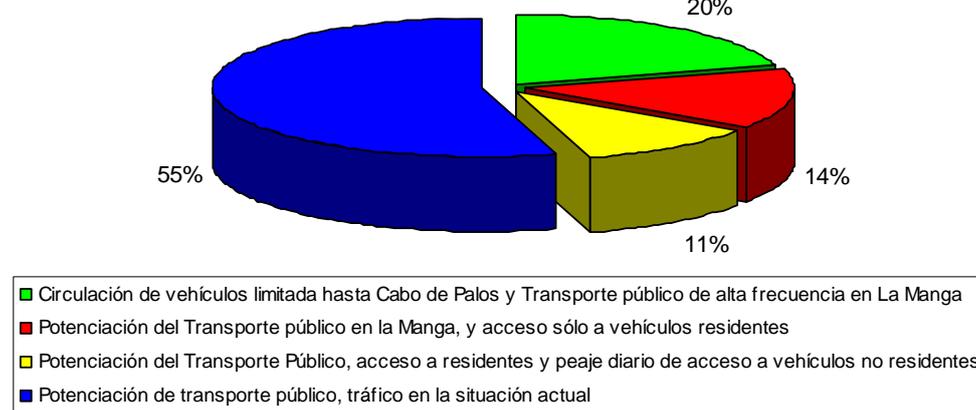


Fig. 7. Resultado encuesta sobre el problema de tráfico en La Manga, 2006  
(Fuente: Estudio de Movilidad y Accesibilidad La Manga del Mar Menor, Murcia)

Por todo ello:

Coordinar el transporte público y que exista una conexión fluida entre los diferentes sistemas: bus-barco-cercanías e incluso con el aeropuerto, resolver el déficit de plazas de aparcamiento y eliminar la congestión producida en el acceso a La Manga en la época estival, facilitaría otras opciones a visitantes y residentes, suponiendo un estímulo para el desarrollo urbanístico y turístico de La Manga y permitiendo aunar la ciudad cómoda individual con la ciudad sostenible colectiva.

### **A.3. Relación de la red de transporte público existente con la densidad de población y las actividades económicas.**

Una correcta densidad, siempre que el tejido edificatorio esté habitado, permite desarrollar con eficiencia el transporte público y una adecuada vida social, de igual manera, al existir una cantidad suficiente de población se produce cierta diversidad de actividades (sociales, económicas,..) y un buen número de interacciones espontáneas en los distintos polinúcleos que componen la ciudad.

*“La densidad de viviendas es una variable directamente derivada del modelo de ocupación del territorio. La ciudad compacta debe ser la estrategia a seguir, conteniendo en la medida de lo posible el consumo de suelo. La densidad de viviendas es el primer condicionante que determina la proximidad de las personas a las funciones propias de la vida urbana: el contacto con otras personas, servicios, transporte, actividad económica, etc.” (Rueda, 2012).*

La Manga cuenta con una estructura urbana lineal desequilibrada donde se pueden reconocer una serie de ritmos edificatorios que intercalan núcleos de una densidad superior a 70 viv/ha con otros de densidades inferiores a 10 viv/ha de manera intermitente.

Estos núcleos compactos y complejos (fruto del Plan Inicial de Ordenación y Urbanización de La Manga redactado por A. Bonet Castellana y J. Puig Torné en el año 1961) que están estrechamente conectados se repiten a través de una vía básica estructurante (La Gran Vía), por donde discurre el transporte público, en este caso la red de autobuses. Aunque el “Estudio de Trafico, Movilidad y Plan de actuaciones en La Manga del Mar Menor” de 2010 señala la ausencia de darsenas a lo largo de La Manga, si se observa que las paradas de bus se han situado en los núcleos con mayor densidad de población.

El Plan General de Ordenación de San Javier (2014), consciente del déficit de usos comerciales y terciarios en La Manga, plantea la obligación de establecer usos comerciales y terciarios en los nuevos desarrollos, propone equilibrar la dotación de los mismos y la conexión con la red de transporte público.



En los cuadros y gráficos adjuntos, se puede observar la evolución histórica de la Intensidad Media Diaria IMD (totales) elaborados a partir de datos extraídos de los Planes de Aforo redactados por el Servicio de Explotación y Seguridad Vial de la Dirección General de Carreteras. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA ANUAL- PERIODO 2006 – 2014											
Ctra.	Estación Aforo	PK	Intensidad Media Diaria (IMD)								
			Años								
			2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
RM-12	618	2,0	28.653	27.862	28.324	30.219	31.712	28.582	20.650	17.302	20.819
RM-12	616	11,3	23.803	22.552	23.433	25.938	26.079	26.435	25.004	23.005	28.065
RM-12	615	15,2	20.855	21.298	19.526	23.254	22.946	23.827	23.559	21.874	19.370

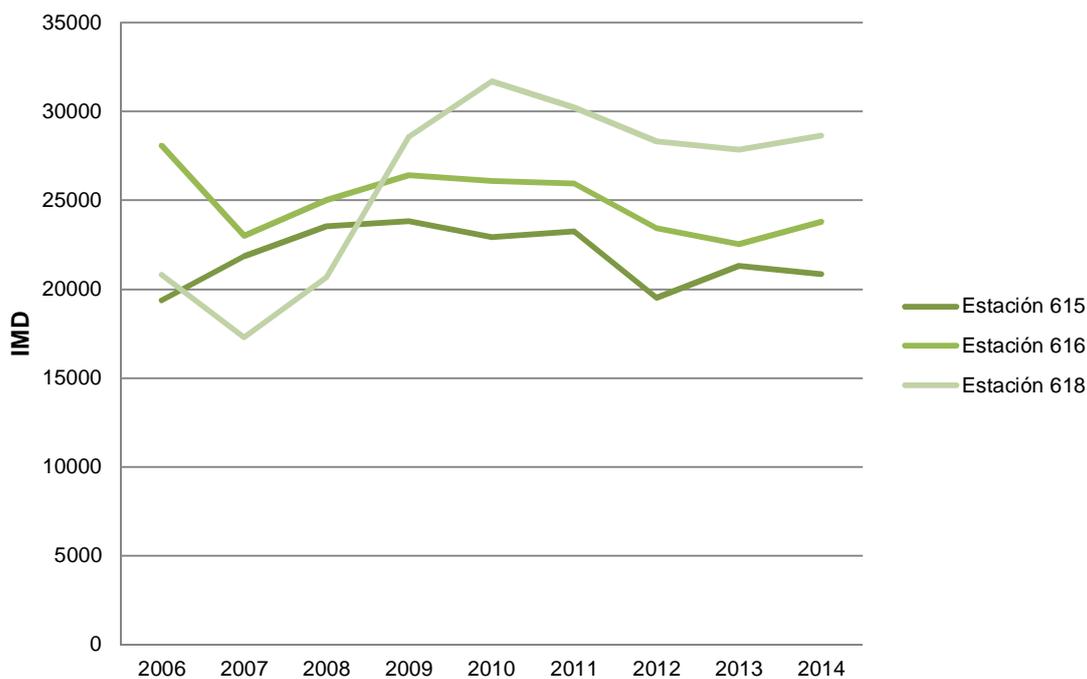


Tabla 2. Intensidad Media Diaria (IMD) 2006-2014. (Fuente: Planes de Aforo años según serie histórica analizada. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. Dirección General de Carreteras. Servicio de Explotación y Seguridad Vial)

### EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD MEDIA DIARIA MENSUAL

Ctra.	Estación Aforo	PK	Intensidad Media Diaria (IMD)								
			Años								
			2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
RM-12	618	2,0	28.653	27.862	28.324	30.219	31.712	28.582	20.650	17.302	20.819
RM-12	616	11,3	23.803	22.552	23.433	25.938	26.079	26.435	25.004	23.005	28.065
RM-12	615	15,2	20.855	21.298	19.526	23.254	22.946	23.827	23.559	21.874	19.370

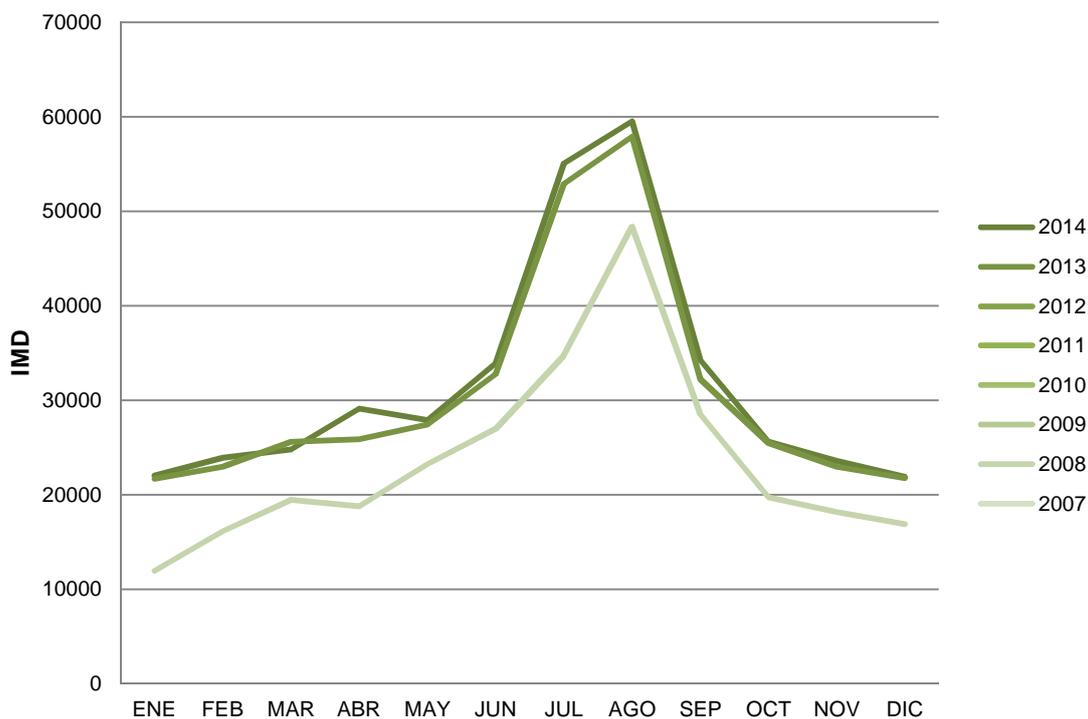


Tabla 3. Intensidad Media Mensual (IMD). (Fuente: Planes de Aforo años según serie histórica analizada. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. Dirección General de Carreteras. Servicio de Explotación y Seguridad Vial)

Con estos datos estimaremos los recorridos mensuales de vehículos en La Manga. Multiplicando estos valores por las equivalencias proporcionadas por el IDAE, se podrán determinar las emisiones mensuales de CO<sub>2</sub> producidas en La Manga. Y de este modo valorar las reducciones estimadas gracias a la Estrategia DUSI de La Manga.

## A.5. Accesibilidad.

En cuanto a la accesibilidad existen diferentes problemas puntuales que están recogidos y acotados en el *Estudio de Tráfico, Movilidad y Plan de Actuaciones en La Manga del Mar Menor* del 2010.

Respecto a la accesibilidad a las playas, *El Plan Regional de Accesibilidad a las playas de la Región de Murcia (2004-2006)* no sólo favorece la integración social de las personas con discapacidad, sino que también beneficia directamente a cualquier usuario de las playas, lo que en definitiva redonda en el aumento de la calidad de nuestros destinos turísticos litorales, “turismo accesible”.

El *Estudio de Tráfico, Movilidad y Plan de Actuaciones en La Manga del Mar Menor* incluye un análisis pormenorizado de la accesibilidad en todo el ámbito urbano. (Planos 16 y 17: Actuaciones Propuestas. Estudio de Tráfico, Movilidad y Plan de Actuaciones en La Manga del Mar Menor). Anexo 2.

Una de las demandas mencionadas en las reuniones mantenidas con los vecinos de La Manga es la adaptación de las marquesinas de los autobuses a las personas con discapacidad física.

Las operaciones propuestas en la Estrategia Urbana Integrada solventan la inexistencia de aceras, su ancho insuficiente o su falta de continuidad,... y todas las medidas propuestas garantizan el cumplimiento de la *Orden VIV/561/2010 sobre condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados* en todo el ámbito de La Manga y tendrán en cuenta la futura *Ley de Accesibilidad Universal de la Región de Murcia* (en tramitación para su aprobación definitiva) que extiende el concepto de accesibilidad a todos los ámbitos de la sociedad, desde el punto de vista físico hasta el sensorial, a fin de que todos tengamos los mismos derechos y oportunidades.

## A.6. Equipamientos.

*“En un análisis de cohesión social desde el punto de vista urbanístico es de especial importancia la oferta de equipamientos que utiliza la población, ya que estos son, desde un punto de vista genérico, satisfactorios de necesidades”* (Rueda, 2012).

En la Manga se dan dos circunstancias que condicionan la ubicación y existencia de los equipamientos: su estructura lineal y los desequilibrios poblacionales.

La mayoría de los documentos consultados indican la necesidad de incrementar el número de equipamientos, claramente insuficientes para una población superior a los 120.000 habitantes en la época estival y los existentes tampoco satisfacen las necesidades de los residentes el resto del año según manifiestan en las reuniones mantenidas.

El *Plan General de Ordenación de Cartagena* (2011) reconoce la escasez de equipamientos en La Manga (Cartagena) por lo que reconduce a Sistema General para uso colectivo una parcela de equipamiento deportivo privado.

El *Plan General de San Javier* (2014), remarca que en la zona de La Manga no existen apenas dotaciones públicas (Figura 9), situación que repercute directamente sobre la calidad de vida en el lugar, por lo que propone:

- Desarrollar instalaciones deportivas en aquellos polígonos en los que se pueda establecer este tipo de instalaciones.
- Potenciar escuelas de vela en todo el perímetro del Mar Menor.

En las reuniones mantenidas con las distintas asociaciones, los asistentes demandaban equipamientos como un Auditorio, una Piscina cubierta (necesaria para todos aquellos vecinos con problemas musculares y con asma bronquial y que les obliga a desplazarse a Cartagena), un Espacio para representaciones teatrales, y en especial en la zona sur de La Manga junto al acceso próximo a la zona El Vivero los vecinos demandan suelo dotacional para una zona deportiva, de conciertos, de usos múltiples, una estación de autobuses.

Otros equipamientos demandados son un Auditorio al aire libre junto a la Plaza Bohemia, lugar donde se podría trasladar las Fiestas de La Manga según sus indicaciones, un Skate Park multifuncional, un Centro de Interpretación en la zona sur de la Manga junto al Parque de Las Amoladeras y otro en Las Encañizadas en la zona norte junto al Parque Natural de San Pedro del Pinatar, un Museo Submarino de Esculturas.

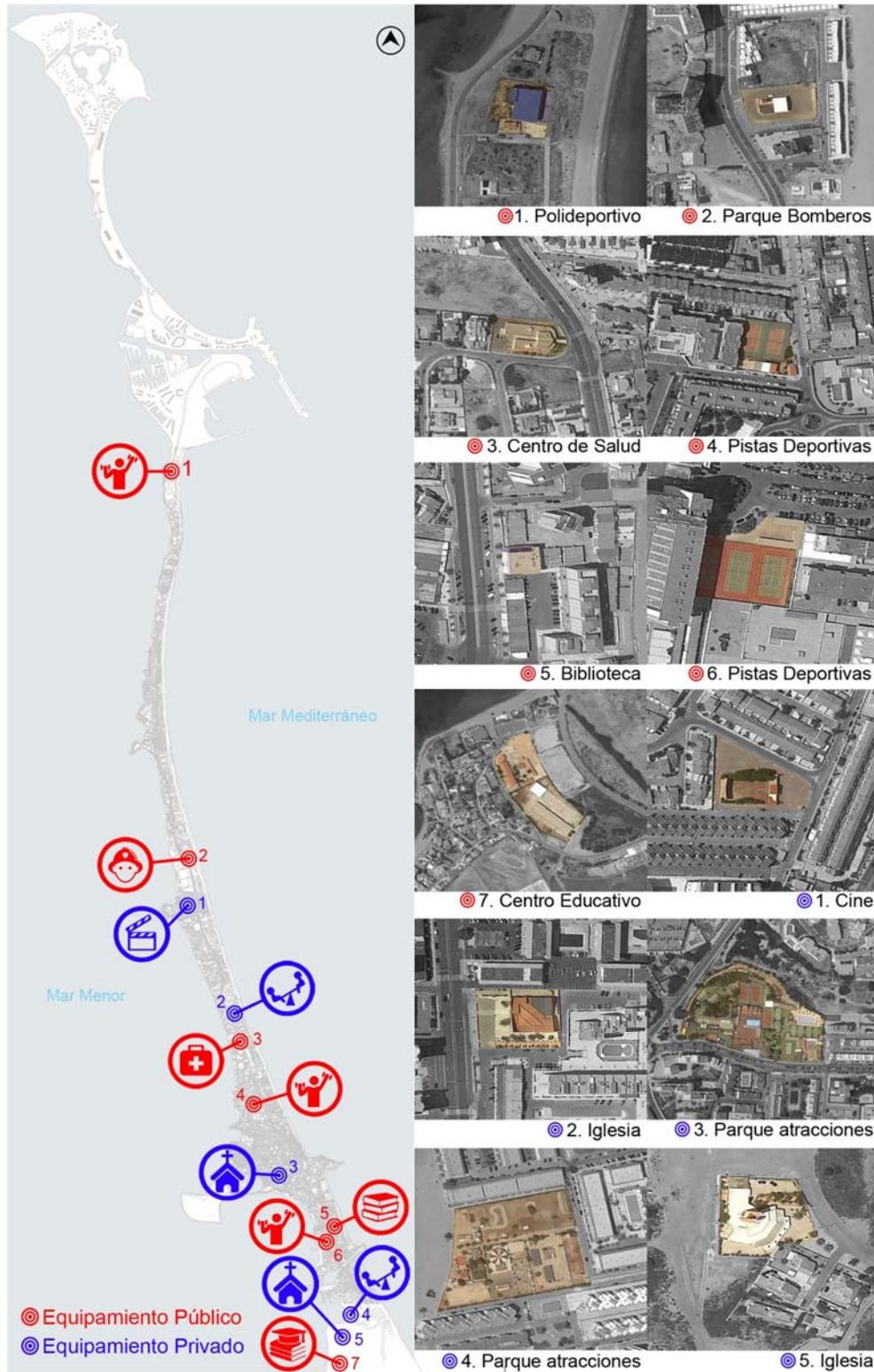


Fig. 9. Esquema Equipamientos. (Fuente: Sistema de Polinúcleos Sostenibles (SPS). Estrategias de Revitalización para La Manga del Mar Menor, 2015)

## B. Análisis Medioambiental y Cuestiones Climáticas.

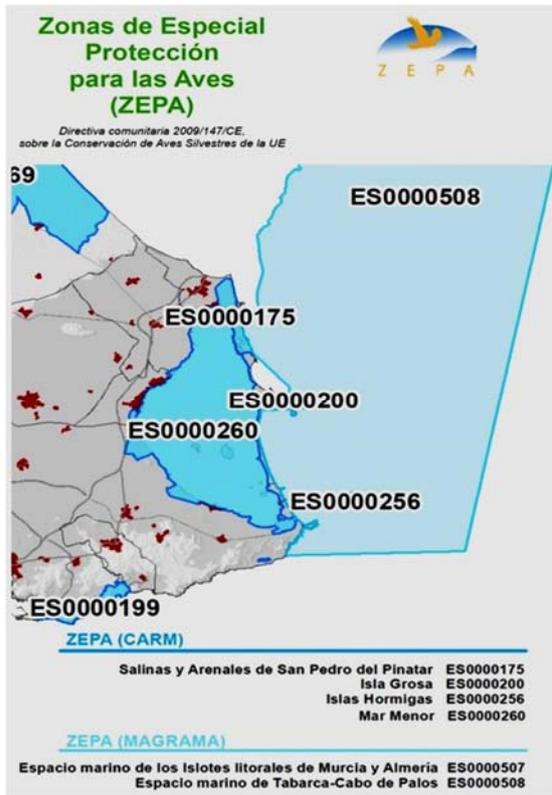
### B.1. Entorno Natural. Características.

La Manga “un paraíso entre dos mares” fue el eslogan que eligieron los promotores de la misma a principios de los años sesenta para promocionar este lugar caracterizado por un paisaje natural de condiciones climáticas excepcionales y de una calidad paisajística única que hace que se encuentre protegido por múltiples figuras regionales, nacionales e internacionales.

FIGURAS DE PROTECCIÓN DEL PAISAJE NATURAL DE LA MANGA
Declarado por la Ley 4/92 de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia como Paisajes Protegidos de los Espacios Abiertos del Mar Menor.
Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor, Saladares del Guadalentín y Humedal del Ajauque y Rambla Salada. (BORM nº 148, de 30/06/03).
Planes de Ordenación de los Recursos Naturales del Humedal del Ajauque y Rambla Salada, de los Saladares del Guadalentín y de los Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor y Cabezo Gordo. (BORM nº 129, de 07/06/05).
Dentro de la zona propuesta como ZEPA se encuentra el Paisaje Protegido denominado " <i>Espacios abiertos e islas del Mar Menor</i> ", declarado por la disposición adicional tercera, DOS, de la Ley 4/92, de 30 de julio, de Ordenación y Protección del Territorio de la Región de Murcia.
" <i>El Mar Menor y sus humedales asociados</i> " son también Área de Protección de Fauna Silvestre según Ley 7/95 de 21 de abril, de la Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial y que, en cuanto tal, tiene la consideración de Área de Sensibilidad Ecológica (artículos 22, 23 y 32.3 de la Ley 7/1995, de 21 de abril, de la Fauna Silvestre, Caza y Pesca Fluvial. (BORM nº102 de 4/05/95), y 38 a 42 de la Ley 1/95, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia. (BORM nº778 de 3/04/95).
El Mar Menor es Humedal de Importancia Internacional, conforme al Convenio sobre Humedales de Importancia Internacional (Convenio RAMSAR), autorizado por Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de julio de 1994.
El Mar Menor está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) por Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha de 28 de Julio de 2000.
Orden de 29 de diciembre de 1998, por la que se aprueba inicialmente el P.O.R.N. de los Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor y Cabezo Gordo. (BORM nº 15, de 20/01/99).

Tabla 4. Resumen de las figuras de protección del ámbito de La Manga.  
(Fuente: Elaboración propia. Datos BORM).

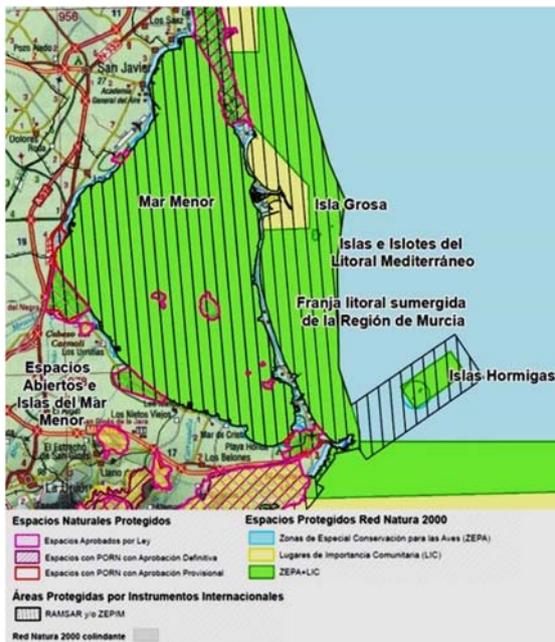
Las temperaturas se ajustan al modelo mediterráneo con veranos cálidos, e inviernos suaves y cortos. La media anual varía entre 16°C y 19°C. La insolación media es superior a 2.800 horas anuales. Los datos de la estación meteorológica de AEMET situada en el municipio de San Javier precisan una temperatura media de 17,6°C al año. Siendo este uno de sus máximos atractivos turísticos "*La Manga 300 días de sol al año*"



1



2



3



4

Fig. 10. Espacios protegidos de La Manga del Mar Menor y su entorno.  
 (Fuente: Geocatálogo: Mapa de Áreas Protegidas. Dirección General de Medio Ambiente. CARM)

1. Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).
2. Lugares de Importancia Comunitaria (LIC).
3. Espacios Naturales Protegidos y Espacios Naturales Protegidos por Red Natura 2000 y Áreas Protegidas por Instrumentos Internacionales (RAMSAR y/o ZEPIM).
4. Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM).



1



2



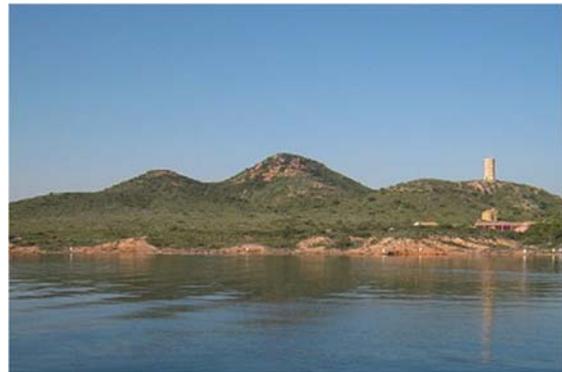
3



4



5



6



7



8

Fig. 11. Paisaje Natural de La Manga del Mar Menor

1. Salinas de Marchamalo.
2. Parque de las Amoladeras.
3. El Vivero.
4. Cala del Pino
5. Isla Grosa.
6. Isla Mayor o del Barón.
7. Paisaje Dunar.
8. Las Encañizadas en la zona norte de La Manga.

Documentos como el *Plan de Ordenación de Cartagena* (2011) muestra un especial interés en los importantes espacios medioambientales de la Manga del Mar Menor y su entorno y el *Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan General de Ordenación de San Javier* (2014) destaca la:

- Conservación de los recursos naturales (uso sostenible del recurso suelo y del recurso agua).
- Conservación de la biodiversidad (conservación y protección de especies migratorias, protección de espacios de valor natural, conservación de humedales).
- Protección de recursos paisajísticos.

El *Plan de Acción 2.2.5 Saneamiento del Mar Menor y el litoral Sur*, dentro del *Plan Estratégico de Murcia 2000-2006*, redactado por la Consejería de Economía y Hacienda, Dirección General de Presupuestos, Programación y Fondos Europeos justifica la urgencia de tomar medidas que contrarresten el déficit ambiental existente planeando la:

- Eliminación de los vertidos de aguas residuales de origen urbano (incluso impedir que se viertan aguas depuradas al Mar Menor).
- Reducción de la contaminación procedente de las embarcaciones a motor (ruido, combustible y caballaje).

El *Plan de Acción en el área del Mar Menor* elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, y las asociaciones ecologistas como la Asociación de Naturalista del Sudeste, WWW-Adena, Greenpeace y SEO-BirdLife, destacan como problemas ambientales la:

- Colmatación urbanística.
- Recuperación de las zonas costeras.
- Contaminación de la laguna del Mar Menor.
- Presión sobre Espacios Protegidos e Invasión del Dominio Público.

El Ayuntamiento de Cartagena apunta el descenso en la salinidad y la consecuente pseudomediterranización de la laguna como otra amenaza al ecosistema y el *Programa de Gestión Integrada del Litoral del Mar Menor y su zona de Influencia* señala como problemas más importantes de este entorno “la urbanización incontrolada” que provoca un aumento de la contaminación, de la huella ecológica y un

progresivo proceso de eutrofización de la laguna, lo que conduce al deterioro progresivo del ecosistema.

Las asociaciones de vecinos reclaman la puesta en valor del conjunto de las Salinas de Marchamalo declarándolo BIC y la Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE) solicitan un Centro de Interpretación en el Parque de Las Amoladeras potenciando la reconstrucción del Poblado Neolítico encontrado y un Centro de Interpretación en Las Encañizadas, proyecto que aumentaría el turismo ecológico y el número de visitantes.

## **B.2. Zonas verdes. Análisis cuantitativo y cualitativo.**

*“Compaginar las necesidades de un nuevo turismo con la conservación del medio ambiente sólo es posible con una estrategia de proyectación del espacio costero, que sea imaginativo y, al mismo tiempo, sensible a las condiciones del lugar” (Barba, Pie, 1991).*

Como consecuencia de una escasa planificación, el núcleo urbano que conforma La Manga cuenta actualmente con graves deficiencias, muchas de ellas consecuencia de los problemas ya mencionados como la Colmatación Urbana descontrolada y extensiva, combinada con el Desequilibrio Poblacional que genera el fenómeno de la Estacionalidad. Entre las problemáticas más destacadas se encuentran:

- Una falta absoluta de espacio público para el peaton.
- Una reserva desproporcionada de espacio público para el automóvil, lo que genera importantes dificultades circulatorias en la época estival y un paisaje urbano desértico el resto del año.
- Problemas de borde entre el espacio natural y artificial.

El entorno urbano de La Manga, a día de hoy, desmerece al entorno natural en el que se integra. Existe una grave deficiencia en cuanto a zonas verdes urbanas tanto en el ámbito de San Javier como en el de Cartagena, reflejando esta inquietud en sus Planes Generales de Ordenación Urbana. Incluso el PGOU de San Javier propone mecanismos de expropiación para intentar mejorar esta proporción, llegando a plantear un incremento de 73.937 m<sup>2</sup> sin determinar su localización, y computa como

espacios libres consolidados existentes 505.298 m<sup>2</sup>, incluyendo en ese cómputo distintos espacios naturales.

El PGOU de Cartagena (1987) señalaba la escasez de espacios públicos de relación e incluía los espacios naturales dentro de los Sistemas Generales.

Actualmente en La Manga - Cartagena existen 45.649 m<sup>2</sup> de espacios libres y el PGOU de 2011 no propone incrementos dada su colmatación. En el trabajo desarrollado por los investigadores de la UCAM, al aplicar el indicador propuesto por la Guía Metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano del Ministerio de Fomento “Deficit de espacio de estancia por habitante”: (mayor de 10 m<sup>2</sup>/hab), hasta los valores del RD 1346/1976 Ley sobre el regimen del suelo y la Ordenación Urbana: (6 m<sup>2</sup> zonas libres por habitante), se hace especial hincapié en la influencia de la Estacionalidad en la necesidad de espacio verde.

NECESIDAD DE ESPACIOS VERDES.			
HABITANTES LA MANGA		SUPERFICIE NECESARIA ESPACIOS VERDES	
		RD 1346/1976 (6 m <sup>2</sup> /hab)	GUÍA METODOLÓGICA (10 m <sup>2</sup> /hab)
Verano:	120.000 hab.	720.000 m <sup>2</sup>	1.200.000 m <sup>2</sup>
Resto del año:	5.000 hab.	30.000 m <sup>2</sup>	50.000 m <sup>2</sup>

Tabla 5. Datos sobre Espacio Libre de Relación (Fuente: Elaboración propia)

Sería necesario aumentar la superficie de espacio libre, creando una red de espacios de diferente tamaño y en distintas posiciones que se integren en la estructura urbana produciendo un esponjamiento en el tejido y consecuentemente una mejora en la calidad del espacio público. Tan importante como la cantidad del espacio de relación incluido, es el modo en que éste se integre en el tejido creando lugares que favorezcan las relaciones sociales.

Lógicamente, se trata de conseguir mediante diferentes estrategias interconectadas un incremento paulatino y sincronizado con un reequilibrio poblacional que atenúe la estacionalidad.

Las características del espacio público repercuten directamente en la cantidad y condición de las actividades que se desarrollen en él (Figura 12), por lo que más allá de la incuestionable capacidad de atracción que puede ejercer la forma de la ciudad, lo

verdaderamente importante es la aptitud que ésta desarrolle para responder a las necesidades presentes y futuras de sus ciudadanos.

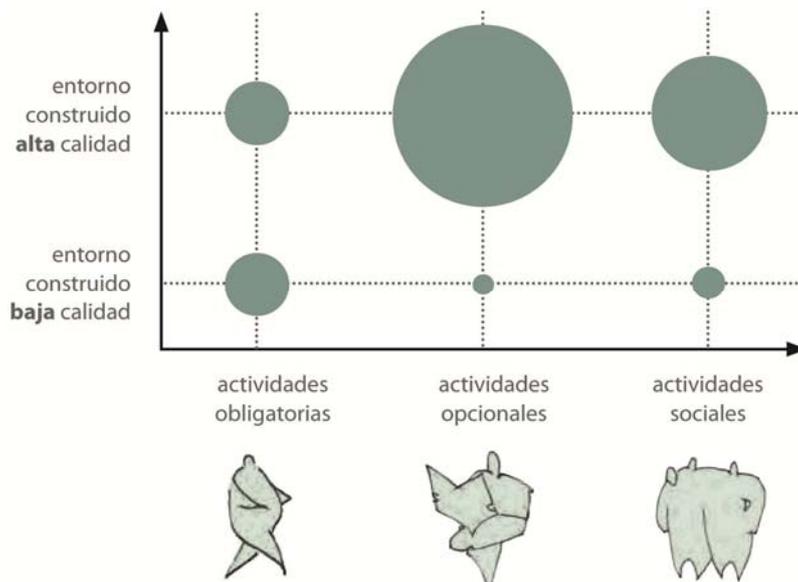


Fig. 12. Conexión entre la actividad al aire libre y el estado de las condiciones para realizar dichas actividades. (Fuente: Plan NYC: A Greener, Greater New York (Nueva York: The city of NY, 2007).

*“Las ciudades que mejoren y logren que sus habitantes usen su espacio público contarán con una comunidad cohesionada, una identidad cívica y una calidad de vida. La vitalidad y el aprovechamiento continuo de las zonas comunes por parte de los habitantes desembocan en un ambiente urbano que está bien mantenido y seguro convirtiendo así la ciudad en un lugar atractivo para vivir y trabajar”* (Gehl, 2014).

*“Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés”* (Jacobs, 2011).

Ampliar la presencia de arbolado es únicamente el primer paso para conseguir un paisaje urbano en un entorno tan poco confortable como el de La Manga. Al no contar con espacio público de relación, más allá de los ámbitos de la playa, resulta básico habilitar las aceras como espacios de confort.

Los vecinos, en las reuniones mantenidas, señalan la necesidad de aumentar las zonas verdes y los espacios de sombra. Reclaman un cinturón verde, con especies que den sombra. Demandan un Parque urbano en la zona de Monteblanco a modo de Jardín Botánico al aire libre y comentan frases como *“En La Manga quién tiene una sombra tiene un tesoro”*.

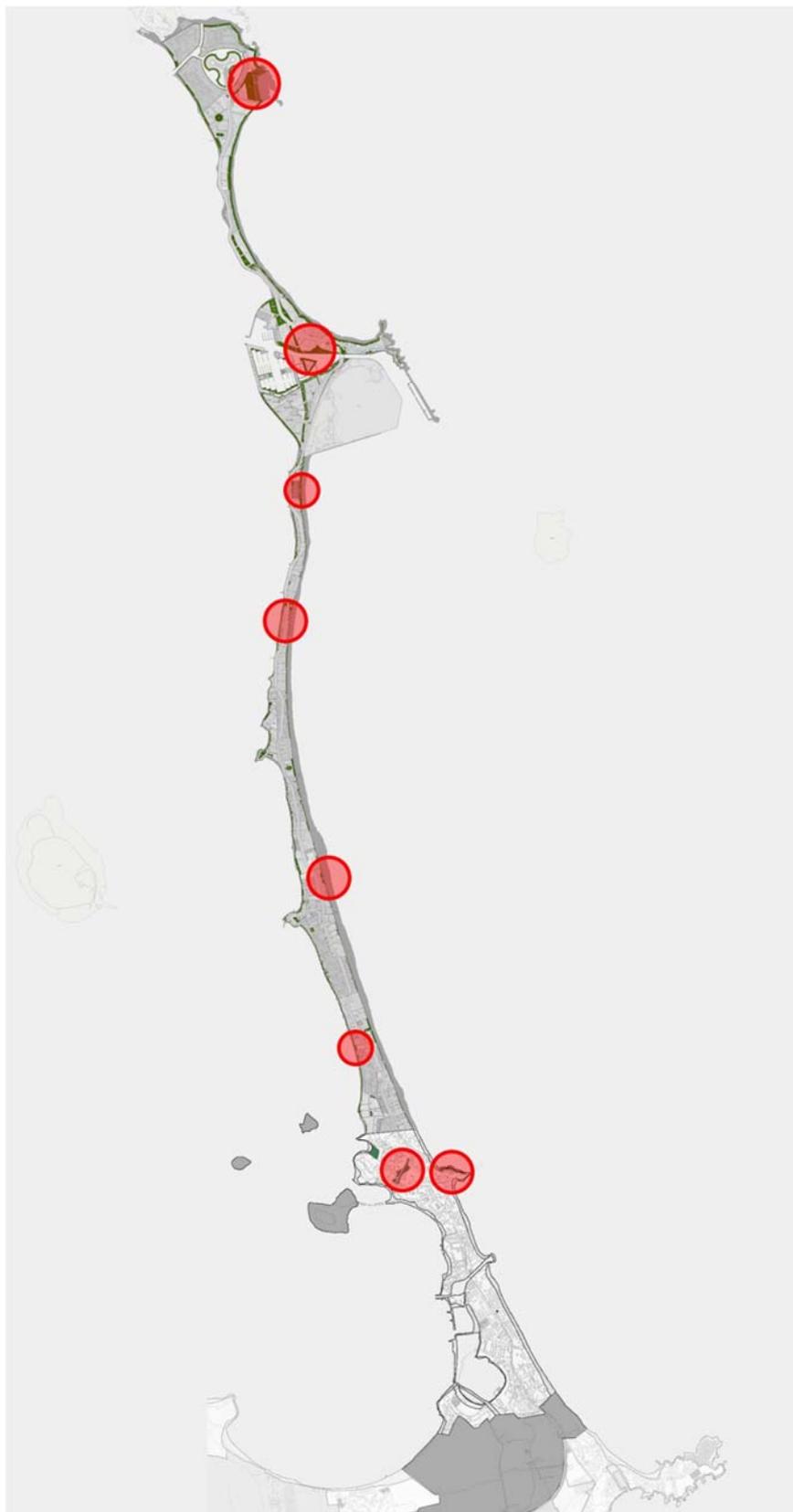


Fig. 13. Zonas Susceptibles de Mejora (Zonas coloreadas rojo).

(Fuente: Elaboración propia)

### B.3. Zonas susceptibles de mejora. Problemas de borde.



Fig. 14. Plano de Espacios Libres de La Manga. Zonas Susceptibles de Mejora (Zonas coloreadas).  
(Fuente: Elaboración propia)

El Plan General de Cartagena (1987) comenzó a reestructurar el espacio público en el ámbito de La Manga mediante una red de espacios libres, estableciendo “**pasos transversales**” antecedente de los “**pasillos visuales**” recogidos en el PGOU de Cartagena de 2011 y en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PGOU de San Javier (2014).

*“Situación de pasos peatonales transversales de mar a mar con una anchura mínima de 20 mts en intervalos inferiores a 1 Km.”* (Memoria de Ordenación del PGOU de Cartagena, 1987).

Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral (DPOTL) de la Región de Murcia resaltan la falta de espacios libres en La Manga e indican que la ocupación del litoral ha producido una excesiva colonización de la primera línea de playa y la impermeabilidad total de la trama urbana en la costa, lo que en algunos casos supone una barrera paisajística y la inexistencia de accesos al mar. La percepción de los dos mares de manera simultánea es una imagen de incuestionable potencial. El paisaje puede actuar como germen organizador de una regeneración del lugar.

La incorporación de una serie de **corredores o pasillos visuales** que permitan contemplar el paisaje de los dos bordes marítimos de forma simultánea resultaría fundamental para aumentar el atractivo del entorno.



Fig. 15. Superposición paisaje. Zona Eurovosa. (Fuente: Elaboración propia)

Los problemas de borde entre el espacio natural y artificial debido a su no planificación se ha traducido en graves infracciones por parte de numerosas edificaciones al invadir la zona de Servidumbre de Tránsito y de Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) con la consiguiente devaluación de las playas, el paisaje natural y la dificultad de materializar de forma continua hasta ahora las Sendas Marítimas y los Paseos Marítimos proyectados tanto en la ribera del Mar Menor como en la del Mar Mediterráneo.



Fig. 16. Edificaciones en Dominio Público. Problemas de borde. (Fuente: Elaboración propia).

Otro problema según se indica en el Estudio de Impacto Ambiental del PGOU de San Javier es la ocupación de las escasas zonas significativas del territorio desde el punto de vista geomorfológico como las Puntas del Galán, Pedrucho y Pedruchillo en la parte central de la Manga, hoy edificadas hasta el borde litoral, y las del Pudrider en Veneciola, el Cocedor y el Faro en la zona del Estacio.

Este análisis ha sido contrastado y consensuado con los vecinos siendo una de las reclamaciones más recurrentes la solicitud de zonas estanciales, especialmente conectadas con el mar. (<http://lamangaturismo.com/PRC/playas/>)

#### **B.4. Calidad del aire y ruido.**

En La Manga del Mar Menor no existen datos concretos de ruidos o contaminación dado que no existe ningún tipo de medición precisa en el ámbito de estudio ni de calidad del aire ni del ruido.

- Respecto a la calidad del aire en La Manga no existen problemas ni requerimientos ciudadanos en cuanto a su limpieza.

- Respecto a problemas de ruido, el Informe de Sostenibilidad Ambiental del PGOU de San Javier, zonifica acústicamente la zona de La Manga (San Javier) con la calificación acústica A, equivalente a una zona residencial (65 db(A) día y noche y 55 db(A) por la noche). En Cartagena según el documento de Áreas acústicas del PGOU, La Manga está catalogada como ámbito residencial, solo cuenta con especial protección el Instituto de enseñanza secundaria que se encuentra en la entrada de La Manga. Los límites son muy similares a los de la zona de San Javier.

### **B.5. Recogida de residuos urbanos. Ubicación de vertederos.**

El Ayuntamiento de San Javier en el año 2000 elaboró el Plan Director de Residuos. El PGOU de San Javier recomienda la aplicación del Plan Estratégico para la gestión de Residuos Urbanos de la Región de Murcia (2007-2012) y la construcción de una planta de tratamiento de residuos en el municipio de San Javier, a fin de asegurar el tratamiento adecuado de los residuos sólidos de la zona.

La situación actual de residuos sólidos urbanos en La Manga según datos extraídos del Diagnóstico Ambiental de la Agenda 21 Local de San Javier (2009) señala que en La Manga la recogida de residuos se realiza del siguiente modo.

- Papel-cartón y Envases:  
1 vez/semana en invierno y 2 veces/semana en verano.
- Residuos urbanos domiciliarios:  
Todos los días de la semana, excepto sábado.
- Muebles y enseres (se llevan a los ecoparques o bien se recogen a domicilio):  
Verano (junio-septiembre), Navidad y Semana Santa: 2 veces/semana.

En la actualidad, el término municipal de San Javier cuenta con 4 ecoparques. Uno de ellos, el ecoparque móvil, consiste en un camión que porta todos los contenedores precisos para la recogida de residuos reciclables, que recorre los colegios y mercadillos del término municipal, al objeto de que sean ingresados en el mismo los residuos que generan estos equipamientos.

Los municipios de San Javier y Cartagena están incluidos dentro del programa regional “Pásalo a limpio” que desde distintos enfoques que abarcan el ámbito educativo y el desarrollo tecnológico buscan la optimización del sistema de reciclado.

## **B.6. Infraestructuras. Abastecimiento y saneamiento.**

La red de abastecimiento, compuesta por dos conductos procedentes de San Pedro del Pinatar, abastece de agua potable tanto a la Manga perteneciente al municipio de San Javier como al de Cartagena. Esta infraestructura, que es fundamentalmente de fibrocemento, es insuficiente para satisfacer la demanda de agua durante la época estival. Circunstancia que está obligando a la instalación de depósitos y grupos de presión independientes en los edificios de nueva construcción con la finalidad de evitar problemas de consumo de agua. En las Directrices de Ordenación del Litoral se indica que *“dado el mal en que se encuentra la red de abastecimiento a La Manga, está proyectada la reposición de tuberías de abastecimiento a La Manga a través del término municipal de San Pedro”*. Existe un nuevo depósito en Cabo de Palos que abastece a La Manga (T.M. de Cartagena).

El Plan de Acción 2.2.5 Saneamiento del Mar Menor y el litoral sur, señala la Manga del Mar Menor como un espacio físico de características singulares, donde la combinación de un ecosistema cerrado con la presión urbanística del entorno condiciona la fragilidad de su equilibrio ecológico.

La red de saneamiento de La Manga está formada por un colector general que está conectado a cinco emisarios submarinos que permiten el vertido directo de las aguas residuales al Mar Mediterráneo en caso de necesidad. El Plan plantea la eliminación de vertidos de aguas residuales de origen urbano al Mar Menor e incluso de aguas depuradas al objeto de evitar su degradación.

La red de saneamiento existente, aunque La Manga del Mar Menor carece de una red de recogida de aguas pluviales, ha de dar servicio a una población de más de 120.000 habitantes en la época estival y a una población de apenas 5.000 habitantes en el resto del año, habiéndose quedado su sección insuficiente y generando mal olor en verano a pleno funcionamiento.

El proyecto Paseo Marítimo en La Manga, Tramo II, Mar Mediterráneo, comprendido entre la Gola de Marchamalo y el límite municipal de Cartagena (Murcia), promovido por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, Dirección

General de Transportes y Puertos, contempla la reposición del colector que discurre por Dominio Público, su puesta fuera de funcionamiento y su traslado para su fácil acceso y mantenimiento detrás de la primera línea de playa además del traslado de su ubicación actual de las estaciones de bombeo (EBAR los Méxicos y EBAR Monteblanco).



Fig. 17. Caseta de emisario en DPMT. EBAR los Méxicos. (Fuente: Elaboración propia).

Nos encontramos con el problema de la estacionalidad y con unas infraestructuras que necesitan enfocarse hacia la sostenibilidad el “gastar para ahorrar”, ya que en la actualidad esta variable no ha sido especialmente decisiva en la planificación de infraestructuras como la iluminación, el sistema de recogida de pluviales o la gestión de los residuos.

Esta solución de retirar los pozos de registro ubicados en la playa con el impacto que ello supone es una de las reiteradas demandas de los veraneantes y de los técnicos del Instituto Municipal de Servicios de La Manga, del Ayuntamiento de Cartagena, de la Demarcación de Costas de Murcia y de Aquagest. En las reuniones mantenidas con las asociaciones de vecinos, una de las reclamaciones relacionadas con el saneamiento consistía en “eliminar los olores de las aguas residuales en verano”.

## **B.7. Patrones de consumo energético.**

Según las Directrices de Ordenación del Litoral, es habitual que se produzca un empeoramiento del servicio de la red de energía eléctrica durante la época estival como consecuencia del considerable aumento de la población. Pero no existe ningún estudio específico sobre los patrones energéticos para La Manga del Mar Menor.

Ambos ayuntamientos han realizado estudios comparativos sobre las medidas a aplicar en los distintos campos del consumo energético (transporte, construcción...) incluyendo el territorio de La Manga pero sin distinguirlo. Tampoco en el ámbito turístico se ha estudiado gasto energético por visitante (tal y como se ha realizado en Mallorca, por ejemplo).

Por lo tanto es necesario desarrollar un estudio pormenorizado de las posibilidades de ahorro energético. Teniendo en cuenta las características edificatorias y la demanda energética del aire acondicionado, la implantación de medidas pasivas de ahorro energético pueden ser una herramienta a desarrollar.

## **B.8. Riesgos naturales del ámbito. Efectos del cambio climático.**

Dada la configuración física de La Manga, las consecuencias del cambio climático pueden ser especialmente peligrosas. El Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020, recoge en su línea de acción *“7.2.9.2 La promoción de la adaptación al cambio climático de sectores vulnerables clave, siendo el primero de ellos el Mar Menor.”*

Se trata de un problema especialmente complejo, que es necesario acometer de un modo integrado atendiendo a las diferentes líneas influencia que actúan sobre el lugar, sin alarmismos pero con sensatez, dado que la subida del nivel del mar puede producir graves daños en el ámbito urbano y natural de La Manga.

Este proceso puede terminar con un aumento del nivel del agua superior a 50 cms en un plazo de 20 a 50 años, como se manifiesta en el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC), por lo que las medidas en el caso de La Manga no solo deben actuar contra el Cambio Climático sino también prever sus consecuencias.

Según lo expuesto en el artículo *“The environmental impacts of land transformation in the coastal perimeter of the Mar Menor lagoon (Spain)”* de S. García-

Ayllón & J. L. Miralles, la modificación del nivel del mar dará lugar a consecuencias importantes en las costas bajas como la Manga del Mar Menor, donde el retroceso de la costa estimado es de un metro por centímetro de aumento del nivel del mar. Estos datos muestran la necesidad de establecer estrategias desde la sostenibilidad a fin de proteger un entorno tan frágil y valioso como La Manga y el Mar Menor.

El cambio climático está provocado por la emisión de Gases Efecto Invernadero (GEI), en especial CO<sub>2</sub>. Cuantificar la Huella de Carbono y prever su reducción a través de la materialización de los Planes de Movilidad Sostenible ya existentes que plantean reducir la presencia de automóviles sería una acción eficaz para el control del Cambio Climático.

## **C. Análisis Energético.**

### **C.1. Consumo energético del parque edificatorio.**

Tal y como se ha expuesto en apartados anteriores, según los años y las calidades de la edificación nos encontramos con casi un 95% de viviendas que tienen una clasificación energética entre G y F (previas al RD 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación). Tanto San Javier como Cartagena, han desarrollado documentos a partir del Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética: el “V Plan de Acción para la Energía Sostenible” por parte de Cartagena y el “Plan de Acción de Energía Sostenible” por parte de San Javier. Ambos documentos analizan el consumo energético de los dos municipios (incluyendo La Manga) y proponen distintos tipos de mecanismos de ahorro y rehabilitación energética. La CARM también ha desarrollado dentro de los Planes Regionales de Vivienda distintos tipos de subvenciones a fin de mejorar la Certificación Energética de las viviendas de la Región de Murcia.

Existen múltiples opciones de mejora, dado que el ahorro energético no se ha tenido en cuenta en la construcción de las edificaciones existentes, la inexistencia de energías renovables o medidas pasivas de acondicionamiento tanto urbano como edificatorio.

Por lo tanto se trata de difundir y concienciar a los propietarios de viviendas de La Manga de las ventajas y herramientas de las que disponen para mejorar el ahorro energético del parque edificatorio.

## **C.2. Consumo energético del transporte público.**

En La Manga nos encontramos con dos servicios de transporte público: El Ferry que cruza la laguna del Mar Menor y el servicio de autobuses.

Los datos proporcionados por la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la CARM sobre el número de usuarios de transporte público en La Manga para 2014 son:

- Respecto al servicio de Autobuses: 519.329 viajeros
- Respecto al servicio de Ferry: 63.700 viajeros.

Según la Guía Práctica para el cálculo de emisiones de gases invernadero (GEI) (marzo de 2012) de la Oficina Catalana del Canvi Climatic, un autobús urbano emite 82,81 gr de CO<sub>2</sub>/pasajero y km. Considerando los 22 kms de La Manga, las emisiones de GEI son de 946 TeqCO<sub>2</sub>/año. Actualmente la flota de autobuses es de gasoil. Pero se aplicará la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, para fomentar los contratos con empresas que prioricen el ahorro energético.

Frente a los 33.493 TeqCO<sub>2</sub>/año emitidos por los automóviles privados en La Manga del Mar Menor, aun sin utilizar “vehículos limpios” en el transporte público para el ahorro energético y el control de emisiones GEI es clave fomentar la movilidad sostenible.

Por lo tanto se trata de mejorar el atractivo, la eficacia y la comodidad del transporte público para transformar el modo de moverse de la ciudadanía.

## **C.3. Consumo energético del alumbrado público.**

Dentro de los planes de ahorro energético de ambos municipios existe un capítulo dedicado al ahorro energético que supondría la sustitución de las luminarias de ambos municipios por unidades de bajo consumo. Incluso San Javier participó en el Plan 2000ESE, a través de la CARM firmó un convenio donde entre otras medidas se incluyó la mejora de la eficiencia energética de las luminarias de La Manga.

Con la aplicación del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior REEIAE (RD 1890/2008), y según los datos del IDAE, la sustitución de las luminarias en un entorno de las características de La Manga supondría un ahorro energético de entre el 51% y el 82%, con una estimación de 93 kWh/hab/a.

Por lo tanto, para el ahorro energético, la materialización de los Planes de Acción de Ahorro Energético de ambos municipios es clave para la sostenibilidad de La Manga.

#### **C.4. Posibilidades de ahorro energético.**

Tanto los Ayuntamientos de Cartagena como San Javier tienen abiertos distintos programas de ahorro energético en edificios públicos, programas de ayuda a la eficiencia energética de las viviendas y hoteles.

Por lo tanto se seguirán desarrollando los programas de ayuda y educación energética de la ciudadanía, con la colaboración de la CARM.

### **D. Análisis Económico.**

#### **D.1. Caracterización del mercado local, oferta y demanda de empleo.**

Actualmente la estructura empresarial de La Manga gira alrededor de un modelo turístico de sol y playa, basado en el clima y las cualidades paisajísticas del entorno.

La dinámica económica de La Manga está en un grave retroceso como se indica en la investigación desarrollada en la UPCT por J. E. Ronquillo Campoverde *“La situación económica de las empresas en La Manga: ¿Estamos saliendo de la crisis?”*, donde señala que la disminución media en las ventas entre los años 2012 y 2013, ha sido próxima al 30% con previsiones por la Asociación de Comerciantes de La Manga, para el año 2014, de una disminución en las ventas entre el 40 y 50%. Con estas cifras se hace necesario activar medidas que rompan esta dinámica, creando un ámbito sostenible también económicamente.

Los datos de empleo se dividen en datos de la población residente y datos generados en la época estival. La problemática que se presenta es el carácter absolutamente temporal del empleo, la precariedad en el mismo debido a la Estacionalidad, pues la oferta consiste, en la mayoría de los casos, en contratos de temporada, de solamente 2 o 3 meses.

## D.2. Estructura empresarial y estado de las PYMES.

Según la memoria sobre la situación económica y laboral de la Región de Murcia (2013), la economía murciana sigue destruyendo empleo y con más fuerza que el año anterior.

Como se ve en la Figura 18, los empleos generados por el sector turístico en La Manga permiten constatar su impacto en el tejido económico, así como la problemática de la estacionalidad.

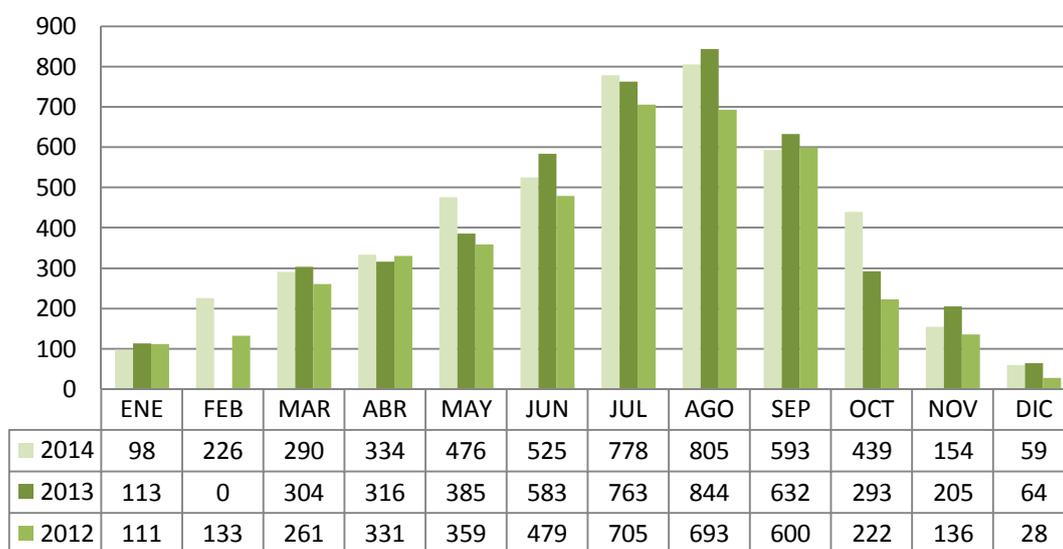


Fig. 18. Empleos generados por el Sector Turístico en La Manga del Mar Menor. Años 2014, 2013, 2012. (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Turismo de la Región de Murcia).

Otro gran problema económico de La Manga es el desgaste que está sufriendo el núcleo turístico, pues como se observa en la Tabla 8, se ha producido una disminución superior al 10% en el número de viajeros entre los años 2005 al 2014, síntoma claro de la madurez del núcleo turístico y de la necesidad de revitalización.

ÁMBITO	VIAJEROS		
	2005	2014	VARIACIÓN 2005/2014
LA MANGA	168.203	148.345	-11,8%
REGIÓN DE MURCIA	1.109.573	1.079.333	-2,7%

Tabla 6. Comparativa número de viajeros 2005 – 2014.

(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Encuesta de Ocupación Hotelera. INE-CARM. La Manga: Año 2005 estimado)

La disminución del número de viajeros conlleva el deterioro del tejido económico, con una reducción del número de negocios: Hoteles, Apartamentos Turísticos, Restaurantes, Cafeterías,...

COMPARATIVA NÚMERO DE NEGOCIOS AÑO 2006/2013			
NEGOCIO	UBICACIÓN	AÑO 2006	AÑO 2013
HOTEL	<b>TOTAL La Manga</b>	<b>12</b>	<b>11</b>
	La Manga Cartagena	9	7
	La Manga San Javier	3	4
APARTAMENTOS TURÍSTICOS	<b>TOTAL La Manga</b>	<b>1.017</b>	<b>952</b>
	La Manga Cartagena	268	241
	La Manga San Javier	749	711
RESTAURANTES	<b>TOTAL La Manga</b>	<b>120</b>	<b>108</b>
	La Manga Cartagena	60	53
	La Manga San Javier	60	55
CAFETERÍAS	<b>TOTAL La Manga</b>	<b>80</b>	<b>67</b>
	La Manga Cartagena	57	48
	La Manga San Javier	23	19

Tabla 7. Comparativa número de negocios año 2006-2013  
 (Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de Turismo de la Región de Murcia)

El cómputo de la disminución de negocios se centra en el ámbito turístico, ya que es el sector predominante en este ámbito, pero el abandono de zonas comerciales se extiende a todo tipo de negocios.



Fig. 19. Galerías Comerciales abandonadas en La Manga frente Hotel Dobleamar.  
 (Fuente: Elaboración propia).

La investigación desarrollada en la UPCT refleja la situación económica de las empresas en La Manga durante el periodo 2012-2013. Basada en una encuesta realizada a los empresarios de La Manga-Cartagena y a los de La Manga-San Javier, demuestra que existe una gran preocupación en los empresarios de la zona por la disminución en sus ventas (casi un 30% en la zona de La Manga-San Javier y un 20% en la Manga-Cartagena).

De la investigación se desprende que los empresarios demandan, más ayuda por parte de la administración, mayor publicidad de La Manga en el extranjero y en nuestro país, potenciar la oferta cultural y ecológica, mayor colaboración entre los ayuntamientos de San Javier y Cartagena y potenciar la práctica de deportes náuticos además de lamentarse de que *“La situación es cada vez más dura ya que no pueden reducir más sus precios y no ven que la situación mejore”*

La Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE), en un documento denominado Plan Director de La Manga del Mar Menor y Cabo de Palos apuesta por la implantación de un Tren elevado (tren monorrail) como infraestructura que mejoraría la movilidad de la zona y posibilitaría atraer inversiones y la revitalización del lugar. Proponen además en el citado documento como focos de atracción potenciar el Turismo náutico, una Escuela de Posgrado sobre Videojuegos, que según sus datos supondría la presencia de 10.000 a 12.000 usuarios y un Hotel Ecológico junto a las Salinas de Marchamalo para los amantes de la riqueza del lugar.

En las distintas reuniones mantenidas con los concejales de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier y la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, reiteran su solicitud sobre la reducción de impuestos como el IBI para todos aquellos negocios que abren todo el año así como facilitarles su apertura, demanda planteada especialmente por el sector hotelero.

En el tejido económico de La Manga, según los datos proporcionados por el grupo de investigación ARIES de la UCAM y después de analizar el indicador: “Índice de Diversidad Urbana”, se constata un grave déficit de diversidad en el tejido. No se trata de introducir nuevos negocios similares a los existentes, es necesario trabajar en la diversidad para lograr un tejido complejo y diverso, capaz de atraer actividades humanas. Los datos concretos proporcionados por la investigación del Grupo ARIES muestran una necesidad mínima de incluir 15 nuevos tipos de negocios para cambiar la dinámica existente.

Por último, destacar que la mayoría de los negocios implantados en la Manga están vinculados a la Gran Vía y no disponen de vistas al mar, posiblemente por la ausencia de Paseos Marítimos. De ahí que en las reuniones mantenidas con las asociaciones, los vecinos de La Manga nuevamente se quejen de que: *“son muy pocos los bares, cafeterías y restaurantes desde donde se puede ver el mar. Esto es increíble”*.

### D.3. Influencia del ámbito en la economía regional/nacional.

El potencial de este entorno y su relevancia puede actuar de motor de empleo, no solo entre los residentes habituales, sino a nivel municipal y regional, ya que como se observa en la Tabla 7, en La Manga se encuentran casi el 40% de los apartamentos hoteleros y el 23% de las plazas hoteleras de la Región de Murcia, siendo por lo tanto el núcleo turístico de mayor influencia en la Región de Murcia.

OFERTA	ALOJAMIENTOS HOTELEROS		APARTAMENTOS Y ALOJAMIENTOS VACACIONALES	
	NÚMERO	PLAZAS	NUMERO	PLAZAS
LA MANGA	11	4.651	978	4.688
REGIÓN DE MURCIA	215	20.135	2.739	11.741
PROPORCIÓN	5,1%	23,1%	35,7%	39,9%

Tabla 8. Comparativa Alojamientos Hoteleros y Vacacionales  
(Fuente: Instituto de Turismo de la Región de Murcia.)

Según los datos proporcionados por el Instituto de Turismo de la Región de Murcia distinguen a La Manga como el destino turístico de la Región de Murcia de mayor interés.

### D.4. Renta per cápita de los hogares y Datos de empleo.

Las cifras de desempleados ofrecen distintas lecturas, según se analicen los datos de desempleados de la población residente o las ofertas de empleo vinculadas al turismo.



	Año 2014 - TRIMESTRES			Año 2013 - TRIMESTRES			
	III	II	I	IV	III	II	I
REGIÓN DE MURCIA	141.714	137.412	149.988	151.084	151.475	150.732	159.364
CARTAGENA	21.382	21.137	23.284	23.036	23.005	23.340	24.089
LA MANGA CARTAGENA	181	161	260	266	184	182	227
SAN JAVIER	2.861	2.614	3.020	3.103	2.916	2.858	3.219
LA MANGA SAN JAVIER	94	77	115	137	99	82	119
<b>LA MANGA TOTAL</b>	<b>275</b>	<b>238</b>	<b>375</b>	<b>403</b>	<b>283</b>	<b>264</b>	<b>346</b>

Tabla 9. Datos de desempleados por trimestre. Año 2014 y 2013  
(Fuente: Elaboración propia. Datos del Instituto Nacional de Estadística)

Como la población total de La Manga entre 15 y 65 años es de 3.265 habitantes, según los datos poblacionales del Instituto Nacional de Estadística, el porcentaje de paro es del 13%, inferior a la media nacional.

Sin embargo, circunstancias como que un gran número de empresarios ha tenido que disminuir su horario de atención al público (lo que implica la necesidad de menos empleados), otros han reestructurado sus negocios con los familiares más cercanos y otros los han cerrado, han afectado de manera directa a la renta per cápita de los hogares aun cuando no existen datos exactos que contrasten este valor.

## E. Análisis Demográfico.

### E.1. Características demográficas. Pirámide de población por sexos.

La repercusión de la población flotante sobre los datos poblacionales totales del ámbito es un factor clave para ambos municipios. La mayor parte de la población residente es mayor de 35 años y por primera vez está disminuyendo.

La estacionalidad es determinante en la definición de La Manga del Mar Menor. Existe una gran diferencia en los valores respecto a la población residente y la flotante, con una variación poblacional verano-invierno en el año 2014 del 2622%.

POBLACIÓN DEL ÁMBITO			
T.M. Cartagena	T.M. San Javier	La Manga del Mar Menor	
Residente	Residente	Residente	Flotante
216.451	31.988	4.644	121.752

Tabla 10. Población del Ámbito. Año 2013  
 (Fuente: Elaboración propia. Datos del Instituto Nacional de Estadística)

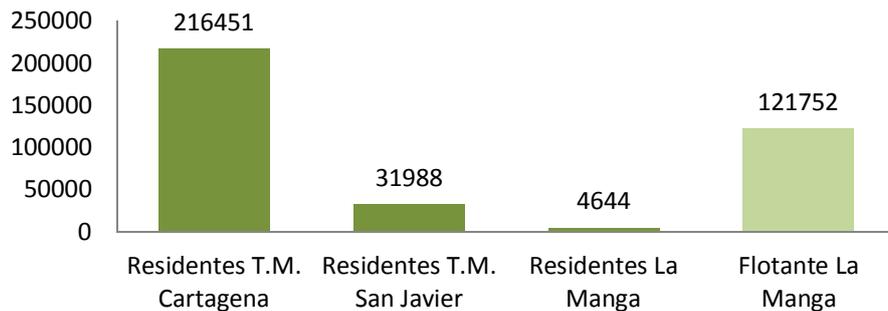


Fig. 20. Comparativa población La Manga, San Javier y Cartagena. Año 2013.  
 (Fuente: Elaboración propia a partir de Datos del Instituto Nacional de Estadística y Murcia Turística)

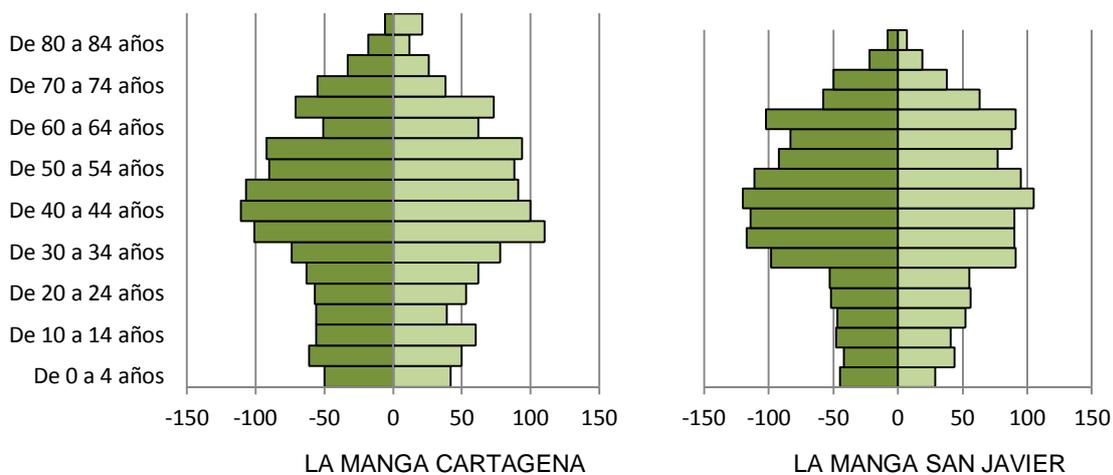


Fig. 21. Población por sexos y grupos de edad de La Manga del Mar Menor.  
 Términos de Cartagena y San Javier. Año 2014  
 (Fuente: Elaboración propia a partir de Datos del Instituto Nacional de Estadística)

POBLACIÓN MÁXIMA ESTIMADA: POBLACIÓN RESIDENTE + POBLACIÓN FLOTANTE. COSTA CÁLIDA. AÑO 2013			
TIPO DE ALOJAMIENTO	TOTAL COSTA CÁLIDA	La Manga del Mar Menor	% La Manga sobre el total Costa Cálida
<b>A) POBLACIÓN RESIDENTE Invierno 2013/2014</b>	<b>166.016</b>	<b>4.644</b>	<b>2,8%</b>
Población en alojamientos colectivos turísticos	31.648	9.346	29,5%
Población en segundas viviendas	458.029	112.406	24,5%
<b>B) POBLACIÓN FLOTANTE (considerando un 100% de ocupación)</b>	<b>489.677</b>	<b>121.752</b>	<b>24,9%</b>
<b>POBLACIÓN MÁXIMA ESTIMADA Verano 2013 (A+B)</b>	<b>655.693</b>	<b>126.396</b>	<b>19,3%</b>
<b>VARIACIÓN POBLACIONAL MÁXIMA (invierno-verano 2013) (B/A)</b>	295%	2.621,7%	–

Fig. 22. Comparativa Población Residente – Población Flotante Costa Cálida. Año 2013  
(Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Unidad de Estadística del Instituto de Turismo de la Región de Murcia)

La población residente de La Manga es, mayoritariamente mayor de 35 años y menor de 65 años. La disminución de la población a partir de los 65 años se debe en gran medida a la dependencia del vehículo privado y a la falta de equipamientos. Ya que el porcentaje de segundas viviendas es de casi el 90% es necesario proponer medidas para su reequilibrio.

En el cómputo global, por primera vez, del año 2013 al 2014 se ha producido una reducción significativa en cuanto a la población residente en La Manga. Un síntoma más del debilitamiento del modelo.

Según declaraciones de la representante de la Asociación de Mujeres de Cabo de Palos y de La Manga, al no existir suficientes equipamientos para los jóvenes, cuando cumplen 12 años prefieren marcharse de la Manga y del vecino núcleo de Cabo de Palos a la ciudad de Cartagena y a San Javier. En la misma reunión, la representante de la Asociación de Vecinos de La Manga se pronunciaba en estos términos: *“Por favor, servicios. Queremos ser ciudadanos igual que los residentes en Cartagena ciudad y San Javier. Mucha gente viviría en La Manga si se pudiera hacer vida normal”*

## **E.2. Proyecciones de futuro.**

El futuro pasa por romper la estacionalidad y aprovechar el parque edificado existente que representa casi el 90% de las viviendas del lugar. Para ello es necesario mejorar las condiciones relacionadas con la movilidad, los equipamientos, la calidad del espacio público,... para que los residentes no decidan en primer lugar marcharse por no encontrar las condiciones óptimas de habitabilidad y en segundo lugar atraer nuevos visitantes durante el resto del año en base a las potencialidades del lugar.

En el caso de no actuar, la reducción de población residente habitual continuará, el equilibrio de la pirámide de población se acentuará y la superpoblación estival llegará a ser insostenible.

## **F. Análisis Social.**

### **F.1. Nivel educativo.**

En primer lugar, hay que destacar que la población mayor de dieciséis años de la Región de Murcia presenta un nivel educativo inferior a la media española. El grueso de la población sin estudios lo forman las mujeres y las personas mayores. Además existe un elevado porcentaje de alumnos que no han logrado superar la etapa de educación obligatoria en los últimos años según datos del Plan Estratégico de la Región de Murcia.

Si se quiere retomar un modelo económico y competitivo para la Manga, un mensaje clave es el de la necesidad de disponer de un capital humano suficientemente cualificado, lo que implica:

- Formación de los trabajadores del sector como elemento clave para el aumento de la calidad.
- Fomento de la Formación Profesional, orientándola a las especialidades que demanda el tejido productivo de La Manga.
- Priorizar las acciones formativas del SEF hacia las necesidades del mercado laboral.

e inculcar, junto a la formación y cualificación permanente, un elemento que es el del emprendedurismo, evitando situaciones como las denunciadas por la Asociación de Mujeres de Cabo de Palos y de La Manga.

## F.2. Ámbitos de conflictividad social, bolsas de pobreza.

Los problemas sociales de La Manga están ocasionados por la estacionalidad en el empleo y los problemas derivados del prematuro envejecimiento del núcleo turístico. Estos dos factores han generado “bolsas de abandono”, zonas creadas alrededor de edificios, depósitos de escombros o zonas comerciales en ruinas. Estas localizaciones, aunque son puntuales, se intensifican en la época estival, pudiendo cronificarse si no se plantean soluciones.

Al objeto de que este problema no aumente, La Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE) apuesta por la remodelación de los edificios abandonados situados en la zona de Las Dunas (al inicio de La Manga), que deterioran la imagen de este lugar turístico, el derribo de todas aquellas construcciones que están en estado de ruina y propone construir el Centro Comercial Las Dunas incorporando aparcamientos subterráneos y el conocido Mercadillo dominical. Según las previsiones de la Asociación, la construcción del Centro Comercial supondría dar trabajo a 400 personas.



Fig. 23. Problemas de vertedero ilegal y asentamientos  
(Fuente: Periódico Digital, Diario de La Manga)

<http://diariodelamanga.com/cultura-sociedad/fotodenuncia/2015-09-06/chabolismo-en-la-manga-540/12/>

Gracias a la participación de la población estable en la Estrategia, se han obtenido datos de primera mano que permiten precisar la problemática social existente en La Manga. Los vecinos muestran su descontento con lo que llaman falta de servicios sociales durante todo el año. Entienden que falta cobertura social, cursos que ayuden

a conseguir un empleo estable que se desarrollen en La Manga o Cabo de Palos. Manifiestan la dificultad de acceder sin vehículo privado a los cursos que se imparten en el centro de Cartagena o San Javier.

Por otro lado, entre la población residente, las asociaciones de empresarios y hoteleros hay una gran preocupación por otro de los usos que se está dando a las “bolsas de abandono”, en concreto en la zona del Vivero. Existen diferentes plataformas vecinales que están intentando proponer actuaciones o simplemente constatar la gravedad de este problema.

- <http://www.laverdad.es/murcia/v/20110827/region/sugerimos-botellon-vaya-recinto-20110827.html>
- <http://www.laverdad.es/murcia/v/20120806/region/comerciantes-hosteleros-protestan-vandalismo-20120806.html>
- <https://es-es.facebook.com/nobotellon>

## **G. Análisis del Contexto Territorial.**

### **G.1. Realidad urbana en su contexto territorial.**

La Región de Murcia tiene una gran red de ciudades de tamaño medio que aportan una excelente base para organizar una estructura de asentamientos policéntrica. El crecimiento demográfico y urbano del litoral, en las últimas décadas, se ha basado en gran medida en la aparición del fenómeno turístico.

El municipio de San Javier, con una superficie de 79.9 Km<sup>2</sup>, tiene la particularidad de estar dividido en un territorio continental con una superficie de 73.3 Km<sup>2</sup>, donde se sitúan los núcleos de San Javier y Santiago de La Ribera y un territorio de cordón litoral que cierra la albufera del Mar Menor, denominado La Manga, con una superficie de 5.7 Km<sup>2</sup>. El principal núcleo cabecera en el norte del Mar Menor es San Javier.

El municipio de Cartagena, se sitúa al S.E. de la Región de Murcia, limita al norte con el municipio de Torre Pacheco y Los Alcázares, al este con el Mar Menor (La Manga), al sur con el Mediterráneo, en más de 60 km y el municipio de La Unión, y por el oeste con los municipios de Mazarrón y Fuente Álamo.

En el caso de La Manga del Mar Menor, el desarrollo urbano se ha producido en un núcleo separado de las poblaciones tradicionales donde Cartagena, la principal

ciudad del litoral aporta servicios asistenciales, comerciales y administrativos y el Área del Mar Menor se caracteriza por su especialidad turística, basado en el aprovechamiento de la ribera del Mar Menor como lugar de veraneo y segunda residencia.

La Manga del Mar Menor, constituye un núcleo urbano aislado, con una identidad muy característica, que se encuentra a una distancia en coche de sus municipios entre 30 y 40 minutos, ocupando el área del Mar Menor una posición central en el gran ámbito conformado por el triángulo Alicante-Murcia-Cartagena.

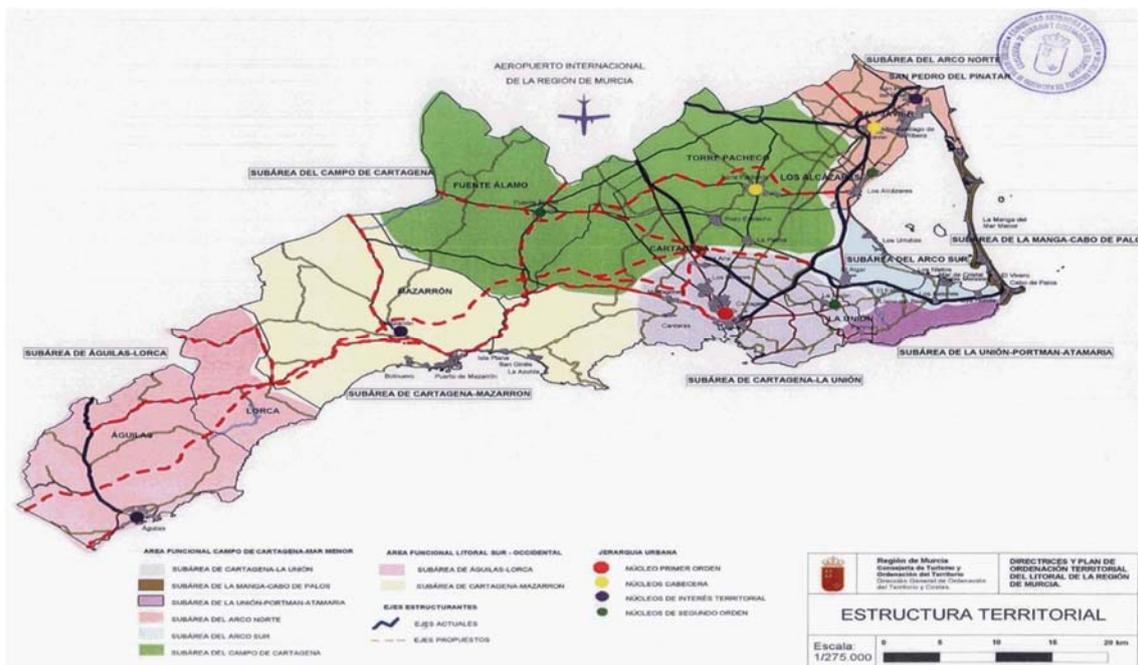


Figura 24. Plano Estructura Territorial. (Fuente: DPOTL Región de Murcia)



Fig. 25. Esquema territorial. Ámbito de actuación. (Fuente: Elaboración propia)

## **G.2. Situación y morfología del territorio.**

La Manga del Mar Menor y su entorno constituyen el gran polo turístico de la Región de Murcia. Se trata de un espacio de un enorme atractivo conformado por una gran laguna de agua salada, cerrada hacia el mar por una estrecha barra de arena. En la ribera del Mar Menor, coexisten tres modelos turísticos diferenciados: por un lado, el modelo basado en el desarrollo de un nuevo tejido urbano, como es el caso de La Manga; por otro lado asentamientos turísticos de baja densidad basados en la oferta de vivienda con predominio de segunda residencia de carácter estacional como las urbanizaciones de Mar de Cristal, Playa Honda, Islas Menores y Atamaría, y por último el modelo de desarrollo asociado a un núcleo tradicional como es el caso de San Pedro del Pinatar, Los Alcázares, Los Urrutías, Los Nietos y Cabo de Palos.

El territorio de la Manga linda con el municipio de San Pedro del Pinatar hacia el norte, el municipio de Cartagena hacia el sur, disponiendo de dos frentes litorales, al este con el Mar Mediterráneo y al oeste con el Mar Menor.

La estacionalidad de la población tiene claras consecuencias sobre el funcionamiento del sistema urbano. La fuerte presencia de segunda residencia es en gran parte la principal razón de la falta de equipamientos y espacios libres, y también de la falta de oferta de otros servicios turísticos complementarios imprescindibles para el desarrollo turístico deseado. En la estructura urbana del litoral se ha producido una excesiva colonización de la primera línea de playa y la impermeabilidad casi total de la trama urbana en la costa, lo que en algunos casos supone una barrera paisajística y la inexistencia de paseos al mar.

El entorno, de gran riqueza natural, se ha visto amenazado por un proceso de urbanización progresivo, iniciado en la década de los sesenta y que no ha dejado de aumentar la superficie artificializada hasta la actualidad, ocupando territorio sin una perspectiva sostenible.

La urbanización incontrolada es uno de los problemas más importantes de este ámbito, según se menciona en el “Programa de Gestión Integrada del Litoral del Mar Menor y su zona de Influencia”, y que provoca un aumento de la contaminación, de la huella ecológica y un progresivo proceso de eutrofización de la laguna

La problemática producida por la Colmatación Urbanística tiene una doble vertiente: por un lado, la ocupación del territorio pues aunque las densidades sean

variables como se observa en el Plano de Ocupación del suelo del Instituto Geográfico Nacional (Figura 26), actualmente no existe prácticamente suelo no edificado en La Manga del Mar Menor (especialmente en el término municipal de Cartagena); y por otro lado, de manera complementaria, es una realidad la falta de espacios libres de relación en el tejido consolidado, a lo que se le añade una organización caótica de un tejido urbano totalmente descompensado.

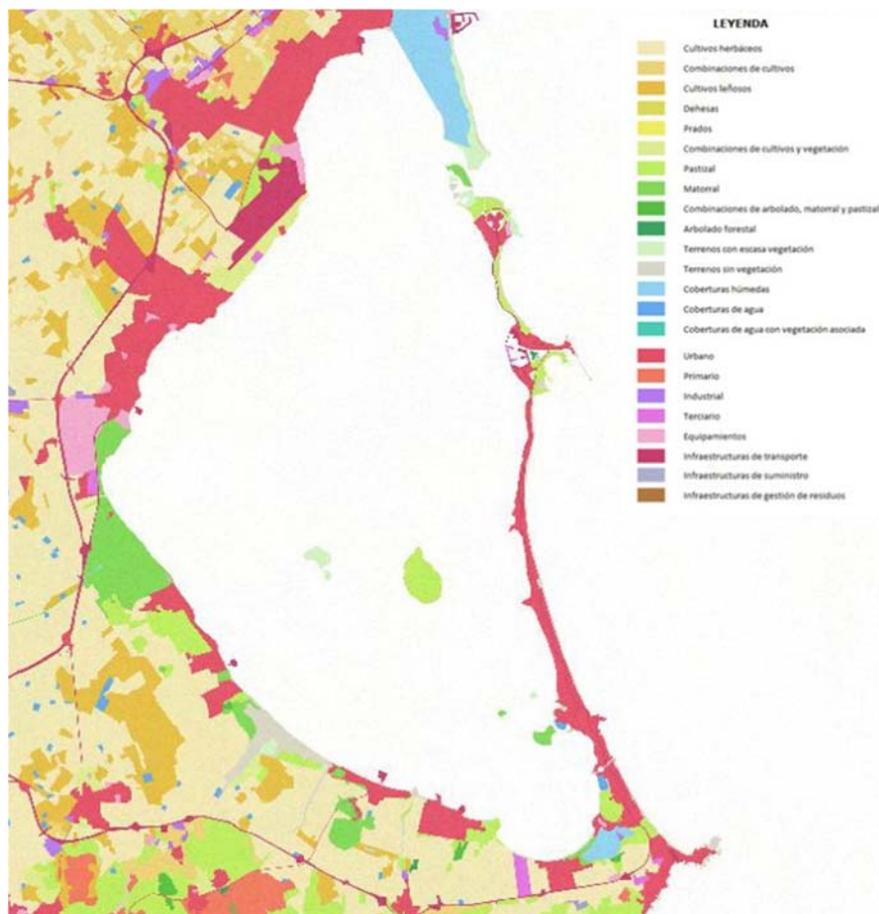


Fig. 26. Plano de Ocupación del Suelo. (Fuente: Visor IBERPRIX. Instituto Geográfico Nacional).

En las imágenes de la Figura 27, se puede observar cual ha sido la evolución de La Manga desde antes de su urbanización hasta la configuración morfológica actual. Destacando como cambios morfológicos más significativos el rellenado y desecado que se produjo en La zona del Vivero en 1965, el relleno para construcción del Hotel Cavanna en 1970, la ampliación y construcción de los terrenos junto al Canal del Estacio (actual Puerto Deportivo Tomás Maestre) y las aberturas realizadas en el Extremo Norte de La Manga en la zona llamada Veneciola.

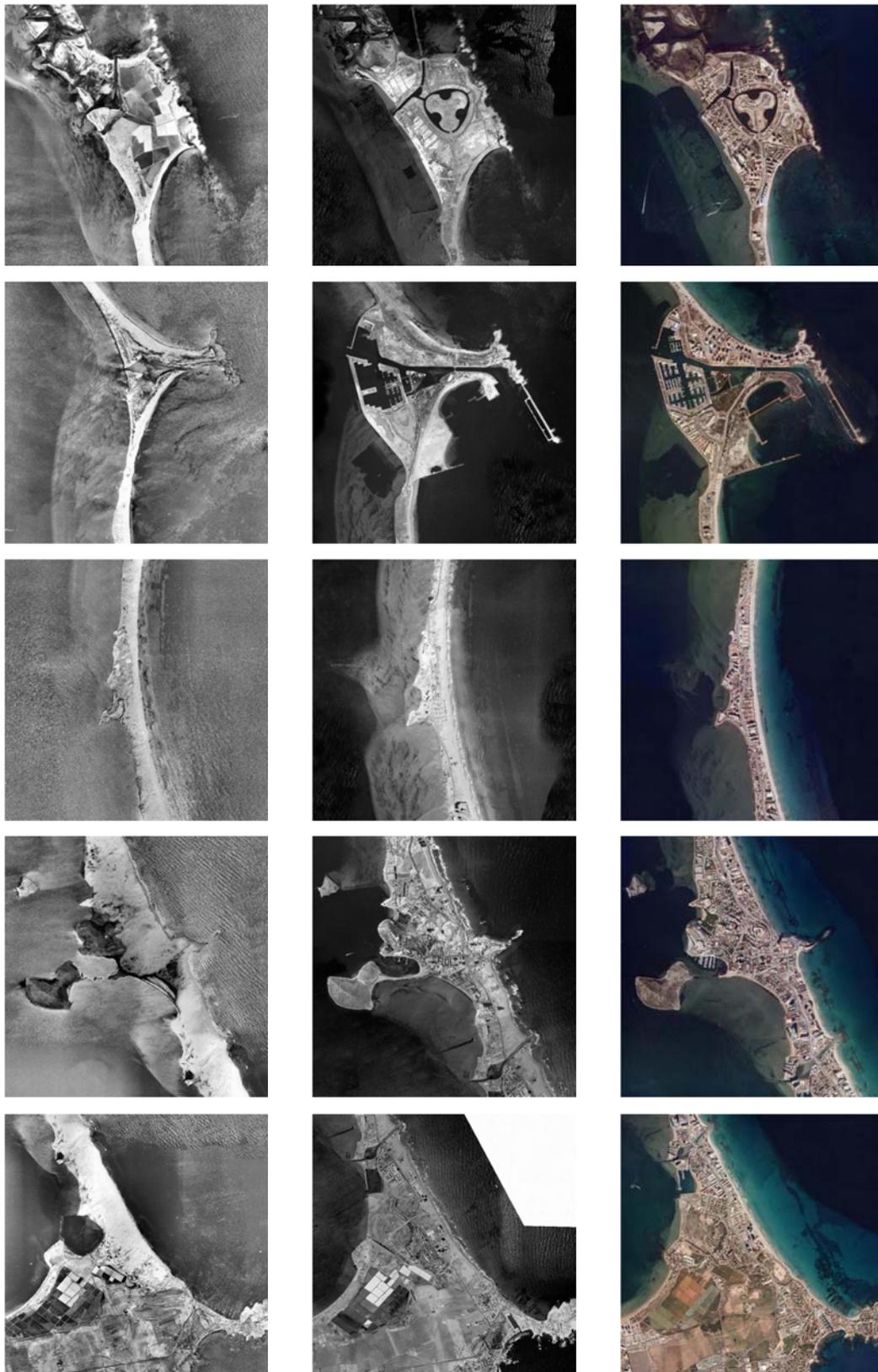


Fig. 27. Evolución Urbanística de La Manga del Mar Menor. Proceso de Colmatación Urbana. Vuelos: 1956 (izquierda), 1981 (centro), 2009 (derecha). (Fuente: Cartomur. Visor cartográfico de la Región de Murcia)

## H. Análisis del Marco Competencial.

La Estrategia territorial integrada debe incluir un análisis de las competencias y servicios distinguiendo entre:

- Competencias propias de conformidad con los artículos 7.2, 25, 26 y 36 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.
- Competencias delegadas de conformidad con los artículos 7.3, 27 y 37 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificada por la Ley 27/2013.
- Competencias asumidas de conformidad con el artículo 7.4 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, modificada por la Ley 27/2013.

El Diagrama Organizativo para la materialización de la Estrategia Urbana Integrada aparece grafiado en la Figura 28.

Consta de un Comité decisorio formado por el Consejero de Fomento y Transportes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM) y los alcaldes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier o delegación en el Director General de Transportes, Costas y Puertos y los concejales de Turismo por parte de la Consejería y los Ayuntamientos respectivamente.

Se plantea un Grupo de Trabajo Coordinador (con visión global de la Estrategia) formado como mínimo por tres técnicos de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos y de las Concejalías de los Ayuntamientos en materia de Urbanismo y Medio Ambiente. Dada la importancia de la Participación Ciudadana, se propone un Grupo de Trabajo formado por los representantes de las Concejalías competentes en participación ciudadana de los respectivos ayuntamientos, que hará partícipe a los ciudadanos, a las distintas asociaciones, universidades, colegios profesionales,... de la Estrategia y canalizará todas aquellas sugerencias que incorporen estos grupos. .

La Organización cuenta además con diferentes Grupos de Trabajo especializados en los distintos Objetivos Temáticos, formados cada uno de ellos por diferentes técnicos de la Consejería y los Ayuntamientos con Asistencia Técnica externa.



El hecho de que esta estrategia se promueva por la Administración Regional de Murcia, habiendo consensuado con ambos Ayuntamientos la redacción de la Estrategia Urbana Integrada:

- 1) Facilitará el desarrollo de una estrategia de ámbito supramunicipal,
- 2) Garantizará las necesarias interrelaciones competenciales entre la Administración Regional y las entidades locales de San Javier y Cartagena, así como entre ambos municipios.
- 3) Facilitará su encaje con el ámbito competencial de la Administración del Estado.

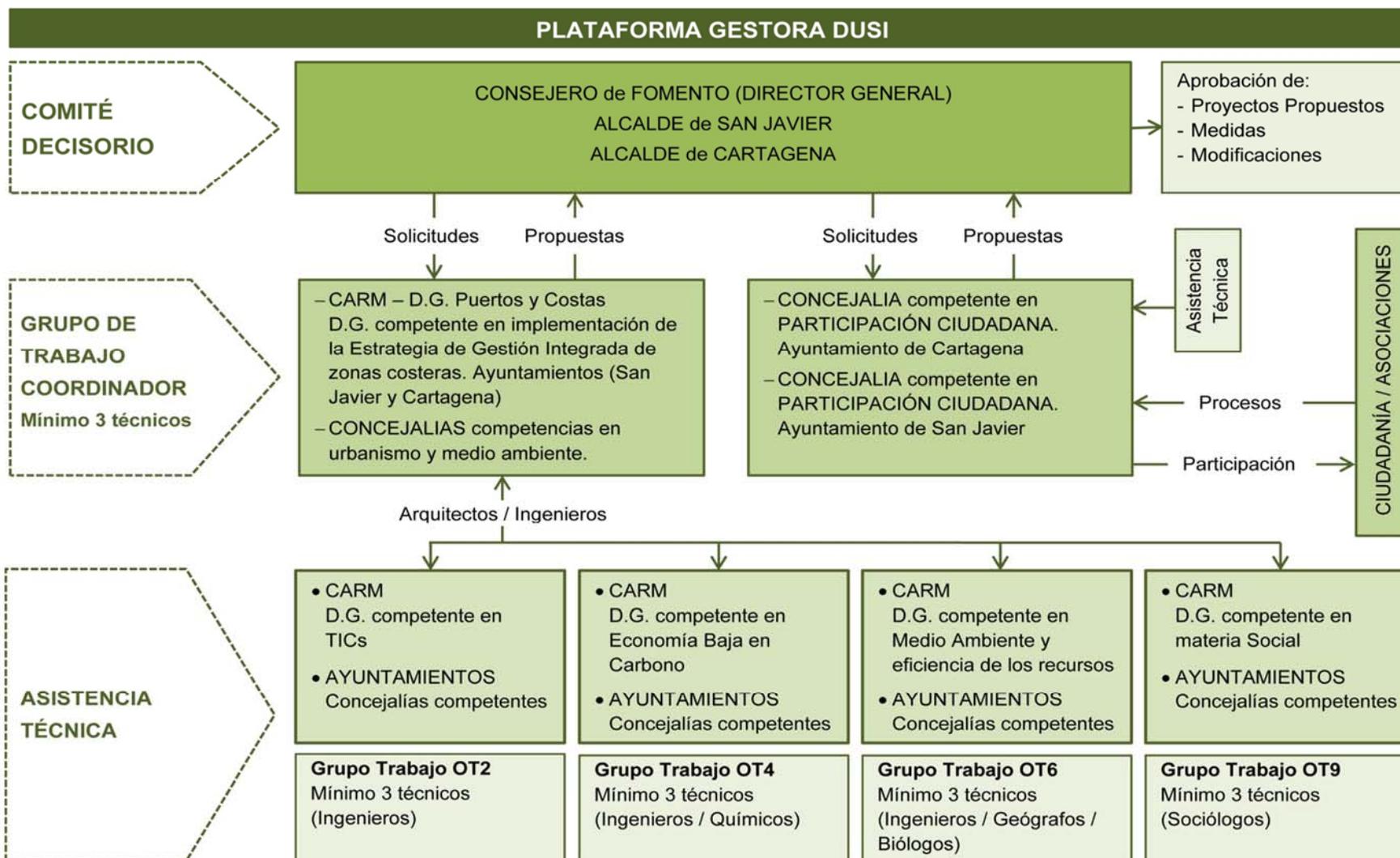


Fig. 28. Diagrama Organizativo.

## I. Análisis de los instrumentos de Planificación Existentes.

### I.1. Figuras de planeamiento urbanístico y ordenación territorial y planes sectoriales que afecten al área.

La Manga del Mar Menor, por las oportunidades que ofrece, ha sido objeto de múltiples Planes, Directrices, Estrategias, Informes y Metodologías para mejorar su sostenibilidad y garantizar su supervivencia. Dentro de este marco podemos destacar tres ámbitos de trabajo:

- **Turístico**, donde cobra especial importancia las “Estrategias de Desarrollo Turístico de la Región de Murcia 2010 - 2015” fijando ejes y líneas de actuación para una evolución sostenible del modelo turístico.
  
- **Urbanístico**, a través de la oportunidad que ofrecen los nuevos PGOU de los municipios de San Javier y Cartagena.
  - Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena. 2011  
(Anulado según sentencia no firme 421/2015, de 20 de mayo, Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Murcia).
  - Normas Subsidiarias de San Javier. 2004  
Documento vigente.
  - Plan General Municipal de Ordenación de San Javier. 2014  
En tramitación. Estado: Aprobación Provisional 11-12-2014.
  - Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan General de Ordenación de San Javier. 2014
  - Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
  
- **Medioambiental-Sostenible**, entendido este concepto en toda su extensión.

Los principales documentos relacionados con Estrategias, Directrices, Planes Estratégicos, Planes de Ordenación del Litoral, etc, se resumen en:

ACTUACIONES – DIRECTRICES – PLANES. LA MANGA DEL MAR MENOR
Plan Estratégico de Desarrollo de la Región de Murcia. Respeto al Medio Ambiente. CARM. 2000-2006.
Estrategia Regional para la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica. (Región de Murcia. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente. Dirección General de Medio Natura. 2003)
Programa de Gestión Integrada del Litoral del Mar Menor y su zona de influencia. CAMP Mar Menor. Región de Murcia. Estudio de Viabilidad 2003. Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino. 2003.
Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (DPOTL). Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio. Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas. 2004.
Primera Aproximación para la Concertación de un Programa de Acción en el Área del Mar Menor. Diagnóstico previo de afecciones al Dominio Público y el Patrimonio Natural. (Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Costas y Confederación Hidrográfica del Segura. 2007) y Comentarios y sugerencias al mismo (Ayuntamiento de Cartagena. Concejalía de Desarrollo Sostenible, 2007)
Diagnóstico Ambiental Municipal de San Javier. Agenda 21 Local. 2009.
Estrategia Española de Movilidad Sostenible. (Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino. 2009)
Memoria Resumen de Actuaciones de la Demarcación de Costas en Murcia en el Entorno del Mar Menor. Gobierno de España. 2009.
Aportaciones de la Asociación de Naturalistas del Sudeste, WWW-Adena, Greenpeace y SEO-BirdLife al Programa de Acción en el Área del Mar Menor. Elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente. 2010.
Bases para el debate: la gestión del litoral en la Región de Murcia. El papel de las Comunidades Autónomas en el camino hacia una gestión integrada de las áreas litorales. (REGIAL) Proyecto Red Española de Gestión Integrada de Áreas Litorales. 2011.
Plan Estratégico del Patrimonio Natural y la Biodiversidad 2011-2017
Plan Estratégico de la Región de Murcia. 2014 – 2020. CARM.

Tabla 11. Instrumentos de planificación existente. La Manga del Mar Menor. (Fuente: Elaboración propia)

## I.2. Indicadores desarrollados a nivel local.

Desde el Plan Estratégico de la Región de Murcia se han elaborado un conjunto de Indicadores dentro del punto 6.3.3. Objetivos y Estrategia Regional para la Sostenibilidad Territorial y Ambiental.

En el apartado **Indicadores de Realización** destacar los siguientes:

- Número de planes de ordenación y gestión de los Espacios Naturales Protegidos aprobados.
- Número de planes de gestión de lugares de la Red natura 2000 aprobados
- Número de campañas de sensibilización.
- Capacidad instalada para el tratamiento de residuos sólidos urbanos.
- Capacidad instalada para el tratamiento y la depuración de aguas.

- Número de campañas de sensibilización medioambiental llevadas a cabo por las AAPP.

y en **Indicadores de Resultado:**

- Hectáreas de superficie de Espacios Naturales Protegidos ordenada.
- Hectáreas de superficie de la Red Natura 2000 con planificación.
- Cantidad de población receptora de cursos y campañas de sensibilización.
- Porcentaje de RSU tratados sobre generados.
- Reducción de la factura energética.

En el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) que acompaña al PGOU de San Javier, redactado en 2014, los Indicadores seleccionados son:

- Evolución del consumo sectorial del agua.
- Evolución de los vertidos de aguas residuales.
- Evolución de la superficie protegida por el planeamiento antes y después del Plan General.
- Afección sobre la conectividad de los ecosistemas.
- Evolución de las emisiones de NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, CO<sub>2</sub> y Ozono.
- Consumo de energía.
- Evolución de la distribución de la superficie dedicada al transporte

Con sus respectivos Indicadores de Seguimiento.

FUENTE	DOCUMENTO	ENLACE
Ayuntamiento de Cartagena	Valores de partida de los Indicadores Ambientales establecidos en la Memoria Ambiental del Plan General Municipal de Cartagena	<a href="http://urbanismo.cartagena.es/DocExt/PLDOC/2008-0001/Memoria%5CRPG_2012_3_MI_Medio_ambiente_Indicadores.pdf">http://urbanismo.cartagena.es/DocExt/PLDOC/2008-0001/Memoria%5CRPG_2012_3_MI_Medio_ambiente_Indicadores.pdf</a>
Región de Murcia	Plan Estratégico de la Región de Murcia. Cuadro de Mando. Indicadores de Contexto	<a href="http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47453&amp;IDTIPO=100&amp;RAS_TRO=c\$m47432">http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=47453&amp;IDTIPO=100&amp;RAS_TRO=c\$m47432</a>
Ministerio de Fomento	Guía Metodológica para los Sistemas de Auditoría, Certificación o Acreditación de la Calidad y Sostenibilidad en el Medio Urbano	<a href="http://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/detallepublicacion.aspx?idpub=BAC006">http://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/detallepublicacion.aspx?idpub=BAC006</a>
Ayuntamiento de San Javier	Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA). Plan General Municipal de Ordenación de San Javier	<a href="http://pgmo.sanjavier.es/doc3/ISA_PGMO_SAN_JAVIER.pdf">http://pgmo.sanjavier.es/doc3/ISA_PGMO_SAN_JAVIER.pdf</a>

Tabla 12. Documentos que contienen Indicadores con sus respectivos enlaces.  
(Fuente: Elaboración propia)

### I.3. Distintas estrategias sectoriales utilizadas en la redacción de la Estrategia DUSI.

Para la elaboración de la Estrategia DUSI se ha partido de estrategias desarrolladas en los documentos más relevantes sobre La Manga del Mar Menor y su entorno, redactados por distintas Consejerías de la CARM, Concejalías de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier y las Universidades de Murcia (UCAM) y Alicante (UA).

Cada uno de los siguientes documentos aporta análisis y reflexiones relacionadas con la Manga y su entorno:

FUENTE	DOCUMENTO	AÑO
Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino.	Programa de Gestión Integrada del Litoral del Mar Menor y su zona de influencia. CAMP Mar Menor. Región de Murcia. España.	2003
Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio. Dirección General de Ordenación del territorio y Costas	Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia	2004
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC)	2006
Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas. Consejería de Industria y Medio Ambiente	Estudio de Tráfico y Movilidad La Manga del Mar Menor	2006
Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Costas y Confederación Hidrográfica del Segura	Primera Aproximación para la Concertación de un Programa de Acción en el Área del Mar Menor. Diagnóstico previo de afecciones al Dominio Público y el Patrimonio Natural	2007
Ayuntamiento de Cartagena. Concejalía de Desarrollo Sostenible	Comentarios y sugerencias a la Primera Aproximación para la Concertación de un Programa de Acción en el Mar Menor	2007
Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	Plan de Acción Integral de Desarrollo Sostenible del Mar Menor	2008
Ayuntamiento de San Javier	Diagnóstico Ambiental Municipal de San Javier. Agenda 21 Local	2009
Asociación de Naturalistas del Sudeste, WWW-Adena, GreenPeace y SEO-BirdLife	Aportaciones de la Asociación de Naturalistas del Sudeste, WWW-Adena, GreenPeace y SEO-BirdLife	2010
Dirección General de Transportes	Plan Director de la Bicicleta de la Región de Murcia	2010
La Manga Consorcio. Concejalías de Infraestructura de Cartagena y San Javier	Estudio de Tráfico y Movilidad y Plan de actuaciones en La Manga del Mar Menor	2010
Consorcio Turístico	Estudio de Viabilidad detallado de conexión de municipios y	2010

Mancomunidad del Mar Menor	pedanías del Mar Menor mediante carril bici	
Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio. D. G. de Transportes y Puertos	Paseo Marítimo en La Manga, Tramo II, Mar Mediterráneo, comprendido entre la Gola de Marchamalo y el límite municipal de Cartagena (Murcia)	2010
Red Española de Gestión integrada en Áreas Litorales	Gestión del Litoral en la Región de Murcia. El papel de las Comunidades Autónomas en el camino hacia una gestión integrada de las áreas litorales	2011
Grupo de Investigación ARIES-UCAM. Universidad Católica San Antonio de Murcia	Indicadores de Sostenibilidad Ambiental aplicados a la Manga del Mar Menor (Murcia)	2012
Ayuntamiento de San Javier	Informe de Sostenibilidad Ambiental del PGOU de San Javier (ISA)	2014
Instituto de Turismo de la Región de Murcia	Estrategias de Desarrollo turístico de la Región de Murcia	2010-2015
Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	Plan Estratégico de la Región de Murcia	2014-2020
	Sistema de Polinúcleos Sostenibles (SPS). Estrategias de Revitalización para La Manga del Mar Menor (Murcia)	2015

## J. Análisis de Riesgos.

### J.1. Riesgos a los que la estrategia hace frente.

Partiendo de la información recogida por diversos Planes, Estrategias y Trabajos desarrollados para la mejora del entorno del Mar Menor, y más concretamente de La Manga, se han podido clasificar sus problemáticas en cinco conceptos clave:

- Cambio climático
- Ataque al entorno natural
- Colmatación urbanística
- Estacionalidad
- Deficiencias urbanas:
  - Movilidad
  - Desequilibrio del tejido urbano
  - Infraestructuras insostenibles
  - Frontera natural – artificial
  - Confort

Estos cinco grandes conceptos están interconectados, formando un único problema complejo de múltiples facetas, el deterioro o riesgo de La Manga, siendo difícil muchas veces delimitar donde termina una problemática y empieza otra, o si un

problema es el responsable directo de otro. De ahí la importancia de apoyarse en la perspectiva común que proporciona un análisis integrador (a través de una Matriz Compleja de Indicadores de Sostenibilidad). Como se observa en la Tabla 11, las diferentes problemáticas se interconectan formando parte de un todo, por lo que las posibles estrategias y soluciones también deben de tener esa visión holística. Las repercusiones de estos riesgos alcanzan a todos los ámbitos de la Sostenibilidad: económica, social y ambiental.

RIESGOS ACTUALES EN CASO DE NO ACTUACIÓN				
ECONÓMICOS		AMBIENTALES		SOCIALES
Empleo	Comercio	Climáticos	Biodiversidad	Sociales
El empleo estacionario no consigue generar una población estable. Precariedad y falta de seguridad	Disminución en 2013 y 2014 de las ventas entre el 50% y el 70%. Si esta dinámica continúa, la "ciudad fantasma" será una realidad	El cambio climático es especialmente peligroso por las características físicas de La Manga. Medidas de control del CO2 decisivas.	La colmatación urbanística y poblacional puede poner en riesgo la laguna del Mar Menor a pesar de las figuras de protección existentes.	La grave estacionalidad genera una superpoblación estival frente a una "ciudad fantasma" el resto del año.

Tabla 13. Riesgos actuales de La Manga en caso de no actuación. (Fuente: Elaboración propia)

## J.2. Mecanismo de respuesta de la Estrategia a los riesgos descritos por el Artículo 7 del Reglamento FEDER:

Siguiendo el esquema propuesto por el documento *Orientaciones para los Estados miembros, Desarrollo sostenible integrado en el medio urbano Reglamento del FEDER (artículo 7)* los riesgos son:



ANÁLISIS DE RIESGOS DURANTE EL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DE LA EUI.		
RIESGO	DESCRIPCIÓN	MEDIDAS DE MITIGACIÓN
<b>OPERATIVO</b>	Dado el gran número de agentes implicados: vecinales, medio ambientales, empresariales... la pugna por sus intereses puede crear conflictos	Planificación de mesas de negociación parciales para conseguir consenso.
	Falta de fluidez a la hora de sincronizar las acciones para lograr una reacción en cadena que optimice su impacto en la sostenibilidad urbana.	Estricto control por medio de Indicadores y encuestas que posibilite introducir correcciones en la implementación en caso de ser necesarias.
	Oposición vecinal frente a actuaciones que disminuyan el espacio del automóvil privado.	La Comunicación es un punto clave en la Estrategia. Se desarrollarán actividades a través de la Manga Consorcio para explicar exactamente el desarrollo de los trabajos
	Al existir diversas líneas de actuación abiertas sobre el ámbito (ITI, Programas de la costa del Mar Menor) posibles problemas de duplicidad o falta de coordinación.	Mesas de trabajo para optimizar la gestión, complementándola y enriqueciéndola.
	Posible descoordinación entre subvenciones	Centralización de la gestión.
<b>JURÍDICO</b>	Al encontrarse el ámbito dividido administrativamente, aplicándose las normativas de dos municipios, se puede ralentizar la aprobación de medidas.	Es clave la figura de la Autoridad Urbana controlando el cronograma, y habilitando posibles penalizaciones.
	Dificultades a la hora de introducir conceptos como la flexibilidad en estructuras normativas tan rígidas como el planeamiento urbano	Al no contar el PGOU de San Javier con Aprobación Definitiva, se presenta la oportunidad de introducir nuevos conceptos.
	Problemas en el trabajo con normativas europeas.	La CARM cuenta con varias áreas especializadas en la gestión de fondos comunitarios.
<b>DE PERSONAL</b>	Una posible deficiencia de personal de gestión.	La implicación por parte de la CARM ha conseguido que el Instituto de Turismo, la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos y los ayuntamientos de Cartagena y San Javier se vinculen al proyecto .
<b>TÉCNICO</b>	Dada la variedad de ámbitos de trabajo conseguir un equipo multidisciplinar adecuado para su materialización	La precisión en la redacción de la EUI, facilita la delimitación y cronología de las tareas.
	Lograr una Comunicación Óptima. Si en todos los ámbitos es fundamental difundir las acciones, en un núcleo turístico aun más.	Contar con una figura como La Manga Consorcio, que aúna asociaciones, empresarios y vecinos facilita la comunicación
<b>FINANCIERO</b>	Gestionar los presupuestos de dos Ayuntamientos tan importantes en la Región de Murcia más la Consejería puede generar conflicto	Es clave la figura de la Consejería como autoridad urbana, así como el consenso logrado durante el desarrollo de la EUI, que evita futuros desacuerdos
<b>TIPO DE RIESGO</b>		
<b>ALTO</b>	<b>MEDIO</b>	<b>BAJO</b>

Tabla 14. Análisis de riesgos durante el proceso de implementación de la EUI.

(Fuente: Elaboración propia)

### 3. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL ÁREA URBANA.

#### 3.1. DAFO

DEBILIDADES	AMENAZAS
<b>DIMENSIÓN FÍSICA: (Ambiental + Climático)</b>	<b>DIMENSIÓN FÍSICA: (Ambiental + Climático)</b>
<p><b>D1</b> La Movilidad se basa, en lo relativo a personas, en el vehículo privado movido por combustibles fósiles, con escasa participación del vehículo eléctrico y los biocarburantes.</p> <p><b>D2</b> Congestión en las vías de acceso los meses de verano que incrementa el consumo de combustible y la emisiones de CO2</p> <p><b>D3</b> Problemas de estacionamiento ilegal que devalúan la calidad del entorno natural.</p> <p><b>D4</b> Carencias en el Transporte Público, la falta de coordinación genera desconfianza en los ciudadanos, lo que disminuye considerablemente su eficacia.</p> <p><b>D5</b> Existe riesgo para la biodiversidad por el incremento de la presión sobre el medio ambiente y los recursos naturales.</p> <p><b>D6</b> Riesgo de degradación del ecosistema litoral por la alta concentración poblacional en el periodo estival.</p> <p><b>D7</b> Generación de un volumen muy elevado de residuos durante el periodo estival.</p> <p><b>D8</b> Bajo nivel de Planes de Gestión de zonas Natura 2000 y otras herramientas para proteger la biodiversidad.</p> <p><b>D9</b> Necesidad de disponer de información continua sobre biodiversidad de La Manga y de sensibilizar a los visitantes de la importancia del respecto al enclave natural.</p> <p><b>D10</b> Falta de equipamientos para la población en verano.</p> <p><b>D11</b> Impermeabilidad total de la trama urbana de la costa (barrera paisajística e inexistencia de accesos públicos en algunos casos).</p> <p><b>D12</b> Discontinuidad del carril bici.</p>	<p><b>A1</b> Amenaza humana al ecosistema natural.</p> <p><b>A2</b> Aumento de la contaminación atmosférica debido a la afluencia progresiva de vehículos a motor.</p> <p><b>A3</b> Especial vulnerabilidad frente al Cambio Climático por las condiciones físicas del enclave.</p> <p><b>A4</b> Posibles problemas de salud pública derivados de la contaminación de la laguna. Proceso de eutrofización del Mar Menor.</p> <p><b>A5</b> Problemas de abastecimiento de energía y recursos naturales, en especial de agua, durante el periodo estacional.</p> <p><b>A6</b> Posibles problemas en las estructuras de hormigón en las construcciones de más de 40 años, debido al ataque de los cloruros (mar).</p> <p><b>A7</b> Existencia de graves problemas de borde entre el entorno natural y el urbano.</p> <p><b>A8</b> Ocupación sistemática de la primera línea de playa.</p> <p><b>A9</b> La ejecución de los volúmenes pendientes en la zona norte de La Manga, particularmente los edificios de vivienda colectiva (gran impacto visual junto al Parque Regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar).</p>
<b>DIMENSIÓN SOCIAL:</b>	<b>DIMENSIÓN SOCIAL:</b>
<p><b>D13</b> División del territorio entre dos Municipios: San Javier y Cartagena. Hace la gestión más compleja</p> <p><b>D14</b> Insuficiente uso de la Administración electrónica y necesidades de desarrollo de servicios relacionados con las Smart Cities.</p> <p><b>D15</b> Falta de formación al ciudadano tanto en materia de consumo energético dentro del hogar como de eficiencia en la conducción lo que origina un incremento innecesario de consumo energético y emisiones.</p> <p><b>D16</b> Deficiencias en el desarrollo urbanístico, con la existencia de un parque de viviendas sobre dimensionado, lo que genera carencias graves del espacio público debido a su escasez, la falta de calidad en el diseño y la falta de sostenibilidad.</p> <p><b>D17</b> La existencia de problemas de accesibilidad supone un problema para la integración de las personas con discapacidad.</p>	<p><b>A10</b> 88.20% de las viviendas vacías salvo en la época estival debido al carácter temporal de las estancias por parte de los propietarios de segundas viviendas.</p> <p><b>A11</b> 97% del parque edificatorio tiene más de 25 años. Certificación energética general: F ó G.</p> <p><b>A12</b> Existencia de solares degradados como focos de abandono</p> <p><b>A13</b> Riesgo de abandono de edificios no terminados de construir o en declive debido a las consecuencias de la crisis económica</p>



DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA:	DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA
	<p><b>A14</b> Insostenibilidad demográfica debida a la temporalidad en el empleo. Disminución del número de residentes habituales censados.</p> <p><b>A15</b> Estacionalidad. Variación poblacional próxima al 2500% entre verano e invierno.</p>
DIMENSIÓN ECONÓMICA:	DIMENSIÓN ECONÓMICA:
<p><b>D18</b> Percepción de La Manga como un destino turístico "menor".</p> <p><b>D19</b> Economía Polarizada en el modelo de sol y playa con menor diversificación hacia otros sectores económicos, y con una acusada estacionalidad.</p> <p><b>D20</b> Imagen desactualizada</p> <p><b>D21</b> Bolsa importante de desempleo estacional. Como ciudad turística cuenta con escasa diversificación de la actividad económica lo que provoca elevada una gran estacionalidad del empleo.</p> <p><b>D22</b> Excesiva dependencia del turismo.</p> <p><b>D23</b> La necesidad de aprovechar el potencial de las TIC para mejorar el entorno, los servicios, el transporte, el turismo y la participación ciudadana en línea con los conceptos de "Smart City".</p>	<p><b>A16</b> Poca diversificación económica.</p> <p><b>A17</b> Riesgo de pérdida de competitividad por los desequilibrios poblacionales.</p>

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
DIMENSIÓN FÍSICA: (Ambiental + Climático)	DIMENSIÓN FÍSICA: (Ambiental + Climático)
<p><b>F1</b> El desarrollo de distintos proyectos que mejoran las playas y sus accesos, los espacios libres existentes, paseos marítimos (ITI, Plan Iris 2020)</p> <p><b>F2</b> Existencia de un Marco de Acción Prioritaria para las zonas Natura 2000.</p> <p><b>F3</b> La Mejora del conocimiento existente sobre previsiones de cambio climático, que permite anticiparse a las futuras consecuencias.</p> <p><b>F4</b> Existencia de edificaciones de interés arquitectónico que enriquecen el paisaje urbano.</p> <p><b>F5</b> Cercanía a instalaciones aeroportuarias estratégicas (Aeropuerto de San Javier, Puerto de Cartagena).</p>	<p><b>O1</b> Riqueza paisajística contrastada por diferentes figuras de protección.</p> <p><b>O2</b> Extensión y calidad de sus playas. (44 km de costa, 30 playas y 4 banderas azules en 2015)</p> <p><b>O3</b> Entorno privilegiado para la práctica de deportes náuticos.</p> <p><b>O4</b> La optimización del transporte (urbano e interurbano), migrando hacia modos más sostenibles, accesibles e inclusivos, y aumentando la eficacia de los existentes mediante planes de coordinación del transporte colectivo, sistemas de compartición de vehículo, etc. Materializando los Planes y Estudios existentes para desarrollar actuaciones de movilidad sostenible.</p> <p><b>O5</b> La promoción de un desarrollo urbanístico equilibrado y sostenible, fomentando actuaciones de adaptación al cambio climático.</p>
DIMENSIÓN SOCIAL:	DIMENSIÓN SOCIAL:
<p><b>F6</b> Estructura social muy apegada al entorno. Interés por mejorar.</p> <p><b>F7</b> Carácter fuertemente participativo de la población local. Existen múltiples asociaciones y propuestas de iniciativa ciudadana para la mejora concreta de La Manga.</p> <p><b>F8</b> Existencia de un amplio desarrollo de la Agenda Local 21 en los dos Ayuntamientos que componen el ámbito de actuación.</p> <p><b>F9</b> Coordinación de las entidades locales implicadas para un desarrollo de La Manga inteligente y sostenible.</p> <p><b>F10</b> Existencia de distintos proyectos alrededor del Mar Menor que cuentan con la participación de La Manga. (ITI...)</p>	<p><b>O6</b> Interés de las administraciones por desarrollar el potencial de este ámbito y preservar sus riquezas.</p> <p><b>O7</b> Profundizar en los valores culturales, ecológicos y paisajísticos (Identidad Territorial).</p> <p><b>O8</b> La existencia de reservas de espacios libres urbanos y Equipamientos en la zona norte de La Manga.</p>



DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA:	DIMENSIÓN DEMOGRÁFICA:
<p><b>F11</b> La afluencia de visitantes proporciona una gran repercusión a las actuaciones e inversiones que se realizan.</p>	<p><b>O9</b> Nuevas oportunidades laborales derivadas de la llegada de colectivos de mayores. Entorno atractivo de residencia para ciudadanos de rentas altas en su jubilación.</p>
DIMENSIÓN ECONÓMICA:	DIMENSIÓN ECONÓMICA:
<p><b>F12</b> Identidad muy característica y reconocible a nivel nacional.</p> <p><b>F13</b> Infraestructura económica desarrollada. Conforma actualmente uno de los motores económico-turístico de la Región de Murcia.</p> <p><b>F14</b> Existencia de Planes Estratégicos para el desarrollo de La Manga tanto a nivel regional como turístico, empleo. Más el futuro Plan Integral contra la estacionalidad turística, actualmente en elaboración.</p>	<p><b>O10</b> Apoyo de la UE a través de los Fondos y H2020</p> <p><b>O11</b> La Implantación de TICS para la gestión de la movilidad, la información turística y comercial.</p> <p><b>O12</b> La optimización en la Gestión de los residuos, incluyendo su reutilización, reciclado y valorización energética, como actividad de respeto al medioambiente y una fuente de empleo verde.</p> <p><b>O16</b> Territorio con enormes potencialidades por su posición central en el gen ámbito conformado por el triángulo Alicante-Murcia-Cartagena.</p> <p><b>O17</b> Oportunidades para colectivos que desarrollan actividades basadas en la creatividad, en un entorno único.</p> <p><b>O18</b> Introducir la obligación de establecer usos comerciales y terciarios en los nuevos desarrollos previstos.</p>

Tabla 15. Análisis DAFO. La Manga del Mar Menor. (Fuente: Elaboración propia).

## **4. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.**

### **4.1. Justificación del cumplimiento del Anexo I de la HAP/2427/2015.**

La Manga del Mar Menor se ajusta perfectamente a las prescripciones descritas en el punto dos del Anexo I de la HAP/2427/2015, *“Agrupaciones de municipios con una población cada uno de ellos superior a 20.000 habitantes”*

El ámbito de La Manga del Mar Menor se ajusta exactamente a la definición *“Las agrupaciones de dos o más municipios, con una población de cada uno de ellos superior a 20.000 habitantes, podrán presentar conjuntamente una Estrategia a escala supramunicipal de manera conforme a la definición del área funcional urbana de dicha estrategia”*

El ámbito de La Manga forma parte de los municipios de Cartagena y San Javier. Cada uno cuenta con más de 20.000 habitantes. Según los datos del INE de 2014, Cartagena cuenta con 216.451 habitantes y San Javier 31.988 habitantes, por lo que se cumple con los requisitos del Anexo I de la HAP/2427/2015.

*“En este caso, los Ayuntamientos participantes deberán definir un único órgano de gestión administrativa para las Estrategias, que podría ser uno de dichos Ayuntamientos o un órgano supramunicipal existente o de nueva constitución”*. El órgano de gestión administrativa encargado de la Estrategia es la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia.

### **4.2. Justificación del ámbito de actuación.**

El área funcional conformada por La Manga del Mar Menor cuenta con una identidad propia independiente de los Municipios a los que pertenece. Esto es debido a su especial configuración física que caracteriza por igual tanto a La Manga Cartagena, como a la Manga San Javier, al volumen de visitantes y a encontrarse separada de los núcleos de los municipios.

El reparto administrativo no responde a ningún tipo de división física, económica o social. Resulta imperceptible para los residentes y visitantes determinar dónde empieza La Manga Cartagena y termina La Manga San Javier. Debido a este carácter “único” del territorio, los problemas, necesidades y fortalezas son generales para toda La Manga.

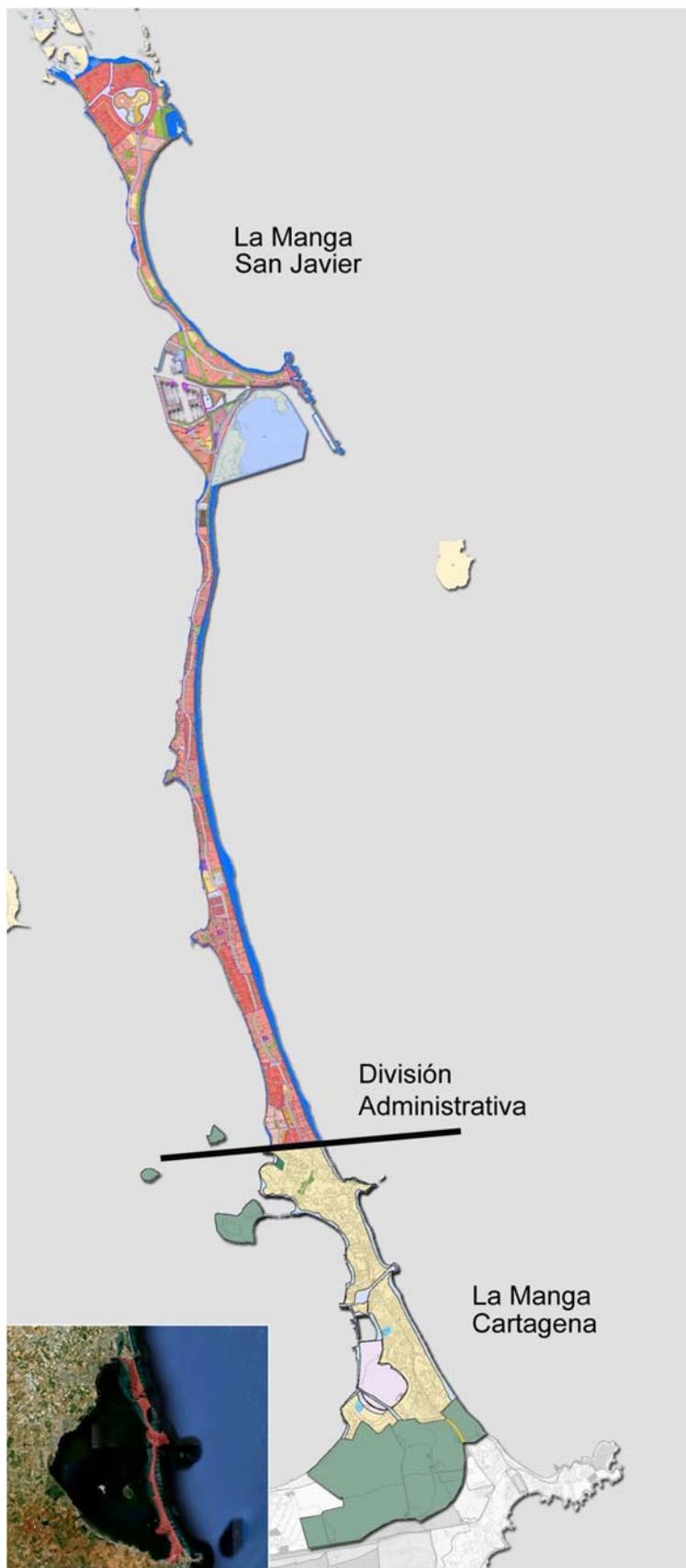


Fig. 29. División Administrativa de La Manga  
(Fuente: Elaboración propia. Datos PGOU San Javier y Cartagena).

La Manga de San Javier, de aproximadamente 13 Km de longitud, se organiza en dos sectores. El primer sector se desarrolla entre el límite con el municipio de Cartagena y el canal del Estacio, de 9 Km de longitud, y se caracteriza porque la edificación está bastante consolidada. El segundo sector se desarrolla ente el Canal del Estacio y el límite con el municipio de San Pedro del Pinatar, de 4 Km de longitud, y se caracteriza porque el nivel de edificación es menor.

El ámbito que conforma el área funcional de la estrategia DUSI se ajusta a esta descripción, el delimitado por los Planes Generales de Ordenación Urbana de San Javier y Cartagena, como La Manga. (Figura 29).

Las estrategias propuestas se desarrollarán en diferentes localizaciones dentro del ámbito de actuación, ajustándose con la mayor eficacia y precisión a los criterios de selección del Plan de Implementación de la estrategia. La especial configuración del tejido urbano de La Manga posibilita que la aplicación de la estrategia se simplifique, haciendo más sencillo su control y posterior reajuste, si fuera necesario, a lo largo del proceso de implementación. En la Figura 30 se puede observar como las densidades de La Manga son extremas, con tipologías muy diversas, con alternancias de polígonos de vivienda colectiva con polígonos de vivienda unifamiliar, de modo que resulta cuantificable la repercusión directa de las futuras operaciones.



Fig. 30. Esquema de Densidad Actual. La Manga del Mar Menor (Fuente: Elaboración propia)

## 5. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA.

### 5.1. Descripción de las Líneas de Actuación a llevar a cabo por el Objetivo Temático para lograr los resultados definidos.

El objetivo de la EUI se puede resumir en lograr la transformación de La Manga en un núcleo turístico sostenible. Para ello es necesario trabajar en cuatro conceptos interconectados que pueden producir la revitalización de este núcleo turístico:

- El **reequilibrio de tejido urbano**, resolviendo los problemas derivados de la explotación urbanística descontrolada de la década de los ochenta.
- Conseguir conexiones fluidas y sostenibles mediante una **movilidad basada en el peatón y el transporte público**.
- La mejora y actualización de la escena urbana, la creación de espacios confortables y humanizados como desencadenante para una Nueva Manga.
- Una distribución equilibrada de la población, mediante el **Control de la Estacionalidad, como eje vertebrador de la cohesión social y la estabilización del empleo en La Manga**.

MEJORA DE LA ESCENA URBANA	Integración del paisaje en el tejido urbano	● ● ●
	Reequilibrio del tejido	● ● ●
	Reequilibrio de Usos.	● ● ●
	Incremento del arbolado. Corredor Verde.	● ● ●
	Permeabilidad y atractivo de las fachadas	● ● ●
FOMENTAR LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	Modificar la percepción ciudadana	● ● ●
	Aparcamiento disuasorios de usos mixtos	● ● ●
	Reducción de aparcamientos en superficie	● ● ●
	Incremento de la superficie peatonal	● ● ●
	Transporte Público y Carril bici	● ● ●
MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA COHESIÓN SOCIAL	Continuidad del tejido peatonal	● ● ●
	Nuevos focos de atracción	● ● ●
	Incentivos al empleo	● ● ●
	Equipamientos	● ● ●
	Plan de estímulo económico	● ● ●
PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	Protección del paisaje y el entorno natural	● ● ●
	Infraestructuras Sostenibles	● ● ●
	Plan de acción contra la estacionalidad	● ● ●
	Programa educativo para visitantes	● ● ●
INNOVACIÓN URBANA	Implantación de TICs para la gestión de la movilidad, la información turística y comercial.	● ● ●
	Plataforma social Manga digital	● ● ●

Fig. 31. Objetivos de la Estrategia Urbana Integrada de La Manga. (Fuente: Elaboración propia)



ESTRATEGIA URBANA INTEGRADA PARA LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA).		
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	SELECCIÓN DE LAS ACCIONES
EL REEQUILIBRIO DEL TEJIDO URBANO. SUELO Y USOS	Renovación urbana mediante tramos de Paseo Marítimo (pequeñas plazas al mar) vinculados a corredores comerciales	Selección de distintos enclaves ubicados junto a espacios de oportunidad, revalorizándolos. Estos espacios se conectarán mediante paseos ligeros y por la Gran Vía con el Corredor Verde en una red vegetal peatonal que vertebré el lugar.
	Ampliar Espacio Público de relación	Transformar espacios de aparcamiento en espacios estanciales para el peatón. Revalorizando espacios emblemáticos
	Conseguir Usos variados. Aumentar la Diversidad comercial	Flexibilización normativa Exenciones fiscales para nuevos negocios
MOVILIDAD SOSTENIBLE	Alternativas para un Aparcamiento sostenible	Construcción de una red de aparcamientos de usos mixtos. Futura integración del aparcamiento de autobuses en uno de ellos Aparcamiento solares vacíos – uso temporal
	Coordinación entre Transportes Públicos	Conexión intermodal bus - barco Coordinación entre bicicleta y aparcamientos Mecanismo de fomento de la intermodalidad
	Plan Director de Protección y Puesta en Valor de la zona norte de La Manga	Un Plan que aúna movilidad y sostenibilidad en un entorno tan complejo como la zona norte de La Manga.
	Aumento de la superficie peatonal Continuidad al carril bici	Mejorando la cohesión y relación social Como herramienta de salud y control de CO2
LA RENOVACIÓN DE LA IMAGEN DE LA MANGA: MEJORA DE LA ESCENA URBANA	Uso de la vegetación como elemento de mejora urbana	Calles – Corredor Verde: A lo largo de la Gran Vía, una línea verde que conecte con los diferentes hitos desarrollados (tramos de paseo, actuaciones comerciales...) integrándolos
		Fachadas Verdes: fomentar mediante subvenciones el uso de la vegetación como herramienta de confort y paisajismo Cubiertas Verdes: fomentar mediante subvenciones el uso de la vegetación como herramienta de confort y paisajismo
	Mejora de la eficiencia energética de edificios e infraestructuras	Implantación progresiva de mobiliario urbano sostenible: iluminación, materiales 3R... Implantación progresiva de infraestructuras sostenibles: sistema de reciclado de basuras... Mejora progresiva de la eficiencia energética en edificios y hoteles: medidas pasivas
DESARROLLO DE SMART CITY	Eliminar los obstáculos al paisaje. Conseguir pasillos visuales.	Integrar el paisaje dentro del tejido urbano.
	Uso de herramientas TIC para el desarrollo turístico, social y económico. Valorizar la imagen de La Manga.	Red para mejorar el desarrollo digital de modo integrador. Colaborando en la evolución de La Manga hacia el concepto Smart City.
EL CONTROL DE ESTACIONALIDAD, LA COHESIÓN SOCIAL Y EL EMPLEO ESTABLE.	Plan de actuaciones fuera de temporada.	Búsqueda de focos de atracción de empleo no estacionario. Centro Hub, vivero empresas... Actividades de salud, cultura, espectáculo, deportes...
	Rehabilitación de áreas físicamente deterioradas	Reconstrucción o demolición de edificios semiconstruidos y deteriorados. Recuperación de áreas urbanas problemáticas.
	Plan de estabilización del empleo y dinamización empresarial.	Propuestas por la ruptura en la estacionalidad del empleo y el desarrollo del tejido comercial como herramienta para la cohesión social.

Tabla 16. Esquema Estrategia Urbana Integrada para La Manga de Mar Menor (Murcia).

(Fuente: Elaboración propia)

Las medidas propuestas responden a una actuación integrada que trabaja de una manera coordinada los diferentes ámbitos y sus conexiones ya analizados como problemáticos.

Para el análisis de La Manga, se han utilizado los Indicadores de la “Guía Metodológica para los sistemas de Auditoría, Certificación o acreditación de la calidad y la sostenibilidad en el medio urbano” del Ministerio de Fomento de España, (en adelante Guía Metodológica). Estos indicadores están previstos para ciudades de más de 50.000 habitantes, pero dada la especial casuística poblacional de La Manga, se han adaptado para el análisis.

La mayor parte de los objetivos, estrategias y acciones que conforman la base de la revitalización de La Manga se ajustan a las premisas desarrolladas por el POCS, adaptándose perfectamente a los Objetivos Temáticos contemplados en el Anexo VII:

- **OT2** Mejorar el uso y la calidad de las tecnologías de la información y de las comunicaciones TICs y el acceso a las mismas.
- **OT4** Favorecer el paso a una Economía Baja en Carbono en todos los sectores.
- **OT6** Proteger el Medioambiente y promover la eficiencia de los recursos
- **OT9** Promover la Inclusión social y luchar contra la pobreza

Todos los factores urbanos están conectados y lógicamente las actuaciones también están interconectadas.

OT 4, OT 6, OT9. REEQUILIBRIO DE TEJIDO URBANO: SUELO Y USOS	Espacio público equilibrado	● ● ●
	Reequilibrio del tejido urbano	● ● ●
	Reequilibrio de Usos.	● ● ●
OT 4. FOMENTAR LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	Aparcamiento disuasorios de usos mixtos	● ● ●
	Reducción de aparcamientos en superficie	● ● ●
	Incremento de la superficie peatonal	● ● ●
	Transporte Público y Carril bici	● ● ●
	Coordinación intermodal. TICs	● ● ●
OT.4, OT6, OT9. MEJORA DE LA ESCENA URBANA	Incremento del arbolado. Corredor Verde.	● ● ●
	Sostenibilidad en construcción e infraestructuras	● ● ●
	Protección del paisaje. Demoliciones	● ●
OT2, OT 9 CONTROL DE LA ESTACIONALIDAD	Plataforma social Manga digital	● ●
	Continuidad del tejido peatonal	● ● ●
	Nuevos focos de atracción	● ●
	Incentivos al empleo	● ●
	Equipamientos	● ●
	Plan de estímulo económico	● ●
		

Gracias al cálculo de Indicadores y al análisis de las relaciones entre las Estrategias es posible calibrar estas conexiones. La **Matriz de interrelación entre objetivos específicos** evalúa la relación entre los objetivos específicos de cada eje prioritario y la **Matriz de Complementariedades y potenciales sinergias** clasifica los objetivos según su sensibilidad (*Evaluación ex ante del Programa Operativo Plurirregional de Crecimiento Sostenible FEDER 2014-2020*). Apoyándose en esta metodología, se ha diseñado una **Matriz Compleja de Indicadores** para analizar las relaciones entre la problemática determinada por el Indicador de Sostenibilidad, las Estrategias y los Objetivos que conforman la EUI y de este modo estimar cuales son las actuaciones más eficientes (dada su repercusión en más áreas problemáticas) y cuál es el orden más adecuado para su desarrollo.

En el esquema de la Figura 32, se relacionan los Indicadores de la Guía Metodológica del Ministerio de Fomento, en el código de color se estima la variación respecto del valor óptimo (columna Indicador de Análisis), con las Acciones que pueden actuar sobre ellos, el código de color indica la repercusión de la acción en sobre distintos ámbitos, su conectividad. Por último, se clasifica la posible repercusión de las acciones respecto a los diferentes objetivos temáticos que forman parte de la Estrategia DUSI. Reflejo del carácter complejo e integrador de la Estrategia, donde la conectividad entre las acciones y su cronología son una pieza clave del Plan de Implementación de la Estrategia y una garantía de su eficacia.

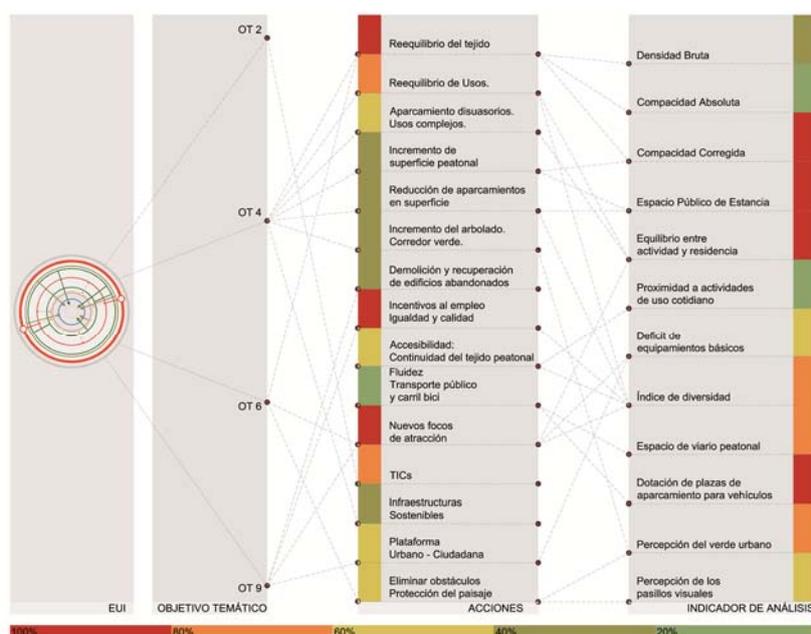


Fig. 32. Matriz Compleja de Indicadores de la Estrategia Urbana Integrada. (Fuente: Elaboración Propia)

RESUMEN DE LA ESTRATEGIA DUSI LA MANGA RESPECTO A OBJETIVOS TEMÁTICOS Y ESPECÍFICOS			
OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LÍNEAS DE ACTUACIÓN	
<b>OT 2. MEJORAR EL USO Y CALIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y DE LA COMUNICACIÓN Y EL ACCESO A LAS MISMAS.</b>	<b>OE 2.3.3 PROMOVER LAS TIC EN ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO INTEGRADO A TRAVÉS DE ACTUACIONES EN ADMINISTRACIÓN ELÉCTRICA LOCAL Y SMART CITIES:</b>	<b>E1</b> SISTEMA TIC TURISMO	
		<b>E2</b> SISTEMA TIC MOVILIDAD	
		<b>E3</b> SISTEMA TIC GOBERNANZA	
<b>OT 4. FAVORECER EL PASO A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO EN TODOS LOS SECTORES</b>	<b>OE 4.5.1 FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:</b> Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana-rural, mejoras en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias	<b>E4</b> DESARROLLO DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	
		<b>E5</b> MEDIDAS PARA HABILITAR SOLARES PARA APARCAMIENTO TEMPORAL EN SUPERFICIE	
		<b>E6</b> MEDIDAS DE COORDINACIÓN PARA LA MEJORA DE LA INTERMODALIDAD	
		<b>E7</b> DESARROLLO DEL CARRIL BICI HASTA DOTARLO DE CONTINUIDAD.	
		<b>E8</b> MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO	
		<b>E9</b> PLAN DIRECTOR DE PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LA ZONA NORTE DE LA MANGA	
		<b>E10</b> MEDIDAS PARA LA PROMOCION DE LAS FACHADAS VERDES	
	<b>OE 4.5.3 MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y AUMENTO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES EN LAS ÁREAS URBANAS:</b> Rehabilitación integral energética de edificios Plan de mejora energética del alumbrado exterior municipal	<b>E11</b> MEDIDAS PARA LA PROMOCION DE LAS CUBIERTAS VERDES	
		<b>E12</b> MOBILIARIO URBANO SOSTENIBLE: ILUMINACIÓN EFICIENTE	
		<b>E13</b> OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE RECICLADO DE BASURAS	
		<b>E14</b> MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS HOTELES: MEDIDAS PASIVAS	
		<b>OE 6.3.4 PROMOVER LA PROTECCIÓN, FOMENTO Y DESARROLLO DEL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL DE LAS ÁREAS URBANAS EN PARTICULAR LAS DE INTERÉS TURÍSTICO.</b> Promoción de la protección, fomento y desarrollo de las áreas naturales, en particular las de interés turístico y desarrollo de sus servicios asociados.	<b>E15</b> CONSTRUCCIÓN DE PLAZAS AL MAR.
			<b>OE 6.5.2 ACCIONES INTEGRADAS DE REVITALIZACIÓN DE CIUDADES, DE MEJORA DEL ENTORNO URBANO Y SU MEDIO AMBIENTE:</b> Proyectos de renovación urbana a través de una visión global que incluye espacios públicos, equipamientos, movilidad y vivienda.
		<b>E17</b> DESARROLLO DE ESPACIOS DE OPORTUNIDAD	
<b>E18</b> DESARROLLO DE UN CORREDOR VERDE			
<b>E19</b> MEDIDAS PARA LIBERALIZAR EL PAISAJE			
<b>E20</b> INCREMENTAR LA FLEXIBILIDAD DE USOS EN LOS PLANEAMIENTOS			
<b>OT 9. PROMOVER LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LUCHAR CONTRA LA POBREZA Y CUALQUIER OTRA FORMA DE DISCRIMINACIÓN</b>	<b>OE 9.8.2 REGENERACIÓN FÍSICA, ECONÓMICA Y SOCIAL DEL ENTORNO URBANO EN ÁREAS DESFAVORECIDAS A TRAVÉS DE ESTRATEGIAS URBANAS INTEGRADAS.</b> Habilitación de espacios abandonados a colectivos que impulsen iniciativas comunitarias y servicios sociales, al igual que a personas que quieran abrir negocios. Apoyo a programas de activación de espacios públicos con actuaciones de convivencia y participación ciudadana	<b>E21</b> PLAN DE EMPLEO NO ESTACIONARIO TUTELADO EN LA RUTA DEL EMPLEO.	
		<b>E22</b> REGENERACIÓN DE ÁREAS PROBLEMÁTICAS.	
		<b>E23</b> VALORIZACIÓN DE EDIFICIOS ABANDONADOS O SEMICONSTRUIDOS	
		<b>E24</b> PLAN DE FOMENTO DE LA DIVERSIDAD ECONÓMICA Y APOYO AL COMERCIO.	
		<b>E25</b> DESARROLLO DE MEDIDAS CONTRA LA ESTACIONALIDAD.	

Tabla 17. Clasificación de Estrategias según Objetivo Temático. (EUI). (Fuente: Elaboración Propia)

## 5.2. Descripción de cada Línea de Actuación.

### Objetivo Temático 2:

OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LÍNEAS DE ACTUACIÓN	
<b>OT 2.</b> MEJORAR EL USO Y CALIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y DE LA COMUNICACIÓN Y EL ACCESO A LAS MISMAS.	<b>OE 2.3.3 PROMOVER LAS TIC EN ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO INTEGRADO A TRAVÉS DE ACTUACIONES EN ADMINISTRACIÓN ELÉCTRÓNICA LOCAL Y SMART CITIES.</b>	E1	SISTEMAS TIC TURISMO
		E2	SISTEMAS TIC MOVILIDAD
		E3	SISTEMAS TIC GOBERNANZA

Tabla 18. Clasificación de Estrategias según Objetivo Temático OT2. (EUI). (Fuente: Elaboración Propia)

### OE 2.3.3 Promover las TIC en estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en administración electrónica local y Smart Cities: Líneas de Actuación E1, E2, E3.

Dentro del Objetivo Temático 2, las propuestas buscan optimizar las nuevas tecnologías para evolucionar La Manga hacia el concepto de Smart City, con el objeto de lograr una Manga autosuficiente, sostenible e inteligente. Para ello es necesario que la planificación urbana y el desarrollo tecnológico se coordinen trabajando en los diferentes ámbitos que conforman una Smart City. Más allá de propuestas concretas se debe crear un marco tecnológico y administrativo que posibilite la transformación de las ciudades de más de 20.000 habitantes en Smart Cities, tal y como propone el Indicador de Resultado R025B. Para lograrlo se han elegido los campos de trabajo más adecuados para el desarrollo de nuestro ámbito, después del análisis y la consulta a la ciudadanía.



Fig. 33. Ámbitos de las Smart Cities (Fuente: Estudio y Guía Metodológica sobre ciudades inteligentes redactado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo)

La ciudadanía debe involucrarse en el proyecto comunitario que debe ser nuestra ciudad y la herramienta clave para ello es el intercambio de información. La tecnología permite informar y recopilar las necesidades y opiniones de residentes y visitantes.

Se debe de plantear una plataforma digital flexible que permita su desarrollo progresivo, posibilitando la incorporación de diferentes plataformas y aplicaciones según el crecimiento de la misma, creando finalmente una red donde se integre la ciudadanía, adaptándose a la evolución del núcleo turístico. Las propuestas más claras e inmediatas son las que se solapan con otros objetivos. Complementar el intercambio y coordinación del transporte público, pasa entre otras cosas, por habilitar algo tan fundamental como un sistema TIC de información para los viajeros que informe de los tiempos de espera y los mecanismos de intercambio. Pero debe existir una visión global mucho más ambiciosa: establecer una plataforma social que posibilite el intercambio de información a diferentes niveles.

Todas estas actuaciones deben contar con planes de difusión y comunicación que faciliten su acceso a la ciudadanía. Se extenderán por diferentes dispositivos actuando en los principales ámbitos para la consecución de una Smart City, tal y como la define el Estudio y Guía Metodológica sobre ciudades inteligentes redactado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo. *“Ciudad Inteligente (Smart City) es la visión holística de una ciudad que aplica las TIC para la mejora de la calidad de vida y la accesibilidad de sus habitantes y asegura un desarrollo sostenible económico, social y ambiental en mejora permanente. Una ciudad inteligente permite a los ciudadanos interactuar con ella de forma multidisciplinar y se adapta en tiempo real a sus necesidades, de forma eficiente en calidad y costes, ofreciendo datos abiertos, soluciones y servicios orientados a los ciudadanos como personas, para resolver los efectos del crecimiento de las ciudades, en ámbitos públicos y privados, a través de la integración innovadora de infraestructuras con sistemas de gestión inteligente.”*

Para el desarrollo de la Estrategia DUSI de La Manga se han seleccionado los distintos ámbitos de trabajo que permitirán la transformación de La Manga en una Smart City, cumpliendo el indicador de Resultado propuesto para el OT2 por el Anexo VIII:

### Smart Environment:

- Medio Ambiente Urbano

### Smart Mobility:

- Accesibilidad
- Infraestructura viaria
- Transporte y tráfico
- Conectividad TIC
- Estacionamiento

### Smart Governance:

- Participación

### Smart Economy:

- Turismo
- Ecosistema e innovación
- Empleo y emprendimiento

### Smart People:

- Colaboración Ciudadana

### Smart Living:

- Infraestructuras Públicas y equipamiento.

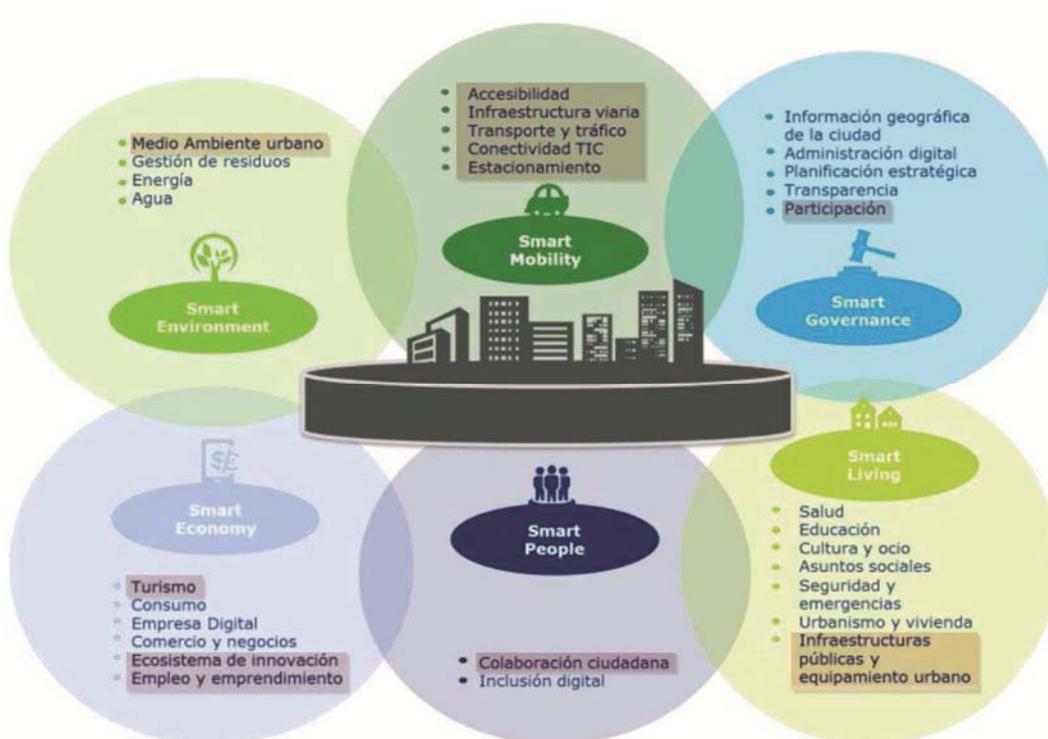


Fig. 34. Esquema de desarrollo Smart City La Manga. (Fuente: Elaboración propia a partir de red.es)

Mediante el desarrollo de herramientas TIC en tres ámbitos clave para La Manga, el turismo, la movilidad y la participación ciudadana se espera crear un marco de desarrollo tecnológico que permita continuar el proceso de transformación hacia la “ciudad inteligente”

### **Descripción de la Estrategia E1, “Sistema TIC Turístico”**

A través del uso de la tecnología se pretende crear herramientas para el desarrollo turístico, social y económico de La Manga, mediante el uso de redes de información coordinadas que colaboren en el proceso de renovación que necesita La Manga.

Las líneas de actuación previstas difundirán y conectarán no solo el ámbito urbano de La Manga sino que se posibilitará su extensión. Destacando también la protección del ámbito natural, informando y advirtiendo a los visitantes de las riquezas naturales del entorno y los mecanismos de protección más adecuados.

### **Descripción de la Estrategia E2, “Sistema TIC Movilidad”**

La dependencia del vehículo privado es uno de los grandes problemas de La Manga. Las nuevas tecnologías ofrecen herramientas para coordinar e informar a los usuarios. Es necesario actualizar la imagen de La Manga a través de la eficiencia en la movilidad. El entorno de La Manga cuenta con diferentes medios de transporte (autobuses en ruta interna, autobuses de conexión con San Javier, Cartagena y el aeropuerto de San Javier más el servicio de barcos a través de la laguna). Como parte de la estrategia está fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual. Para ello, es básico utilizar la tecnología como mecanismo de información con el usuario. Se prevén actuaciones de información a través de apps, en las paradas de autobús, web y paneles de mensaje variable (PMV).

Las operaciones que materialicen las Estrategias E2 se coordinarán con las líneas de actuación E6 “*Medidas de coordinación para la mejora de la intermodalidad*”, informando de todas las actuaciones que se lleven a cabo en el desarrollo de la E6.

### **Descripción de la Estrategia E3, “Sistema TIC Gobernanza”**

La Manga es un entorno especialmente activo y participativo, aunque actualmente la Manga Consorcio hace una labor “transmisora” de las inquietudes de los ciudadanos y durante la estrategia se han abierto diferentes canales de información de doble dirección (mediante webs, diferentes reuniones, encuestas...), para la optimización de

la Estrategia y la consecución del objetivo “smart city” es necesario intensificar y abrir nuevas líneas de participación. Esa es la misión de las líneas de actuación E3.

#### Objetivo Temático 4:

OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS. LÍNEAS DE ACTUACIÓN.		
<b>OT 4.</b> FAVORECER EL PASO A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO EN TODOS LOS SECTORES	<b>OE 4.5.1 FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:</b>	<b>E4</b>	DESARROLLO DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	
		<b>E5</b>	MEDIDAS PARA HABILITAR SOLARES PARA APARCAMIENTO TEMPORAL EN SUPERFICIE	
		<b>E6</b>	MEDIDAS DE COORDINACIÓN PARA LA MEJORA DE LA INTERMODALIDAD	
		<b>E7</b>	DESARROLLO DEL CARRIL BICI HASTA DOTARLO DE CONTINUIDAD.	
		<b>E8</b>	MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO	
		<b>E9</b>	PLAN DIRECTOR DE PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LA ZONA NORTE DE LA MANGA	
	<b>OE.4.5.3 MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y AUMENTO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES EN LAS ÁREAS URBANAS. (*)</b>	<b>E10</b>	MEDIDAS PARA LA PROMOCION DE LAS FACHADAS VERDES	
		<b>E11</b>	MEDIDAS PARA LA PROMOCION DE LAS CUBIERTAS VERDES	
		<b>E12</b>	MOBILIARIO URBANO SOSTENIBLE: ILUMINACIÓN EFICIENTE	
		<b>E13</b>	OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE RECICLADO DE BASURAS	
		<b>E14</b>	MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS HOTELES: MEDIDAS PASIVAS	
	(*) Estrategias NO COFINANCIADAS POR FONDOS FEDER.			

Tabla 19. Clasificación de Estrategias según Objetivo Temático OT4. (EUI). (Fuente: Elaboración Propia)

#### OE 4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible: Líneas de actuación E4, E5, E6, E7, E8 y E9.

Los factores iniciales de la actuación, por donde se debería comenzar para conseguir una reacción progresiva a fin de lograr el objetivo de una movilidad sostenible, tal y como refleja la problemática del DAFO son:

- Resolver el déficit de plazas de aparcamiento sin crear grandes vacíos urbanos, desérticos en las épocas de menor afluencia de visitantes.
- Solventar la descoordinación existente entre los diferentes sistemas de transporte público (terrestre y marítimo) y el déficit de información al ciudadano
- Eliminar la congestión producida en el acceso de entrada a La Manga en la época estival transformada actualmente en una imagen icónica del lugar, y repetida año tras año por los medios de comunicación.

La movilidad supone un elemento clave en la calidad urbana de La Manga. Gracias a los estudios de movilidad realizados, se cuenta con una información muy valiosa para determinar con exactitud los puntos de actuación y la cronología de desarrollo, donde dada su relevancia, se analizarán medidas de descongestión (accesos terrestres y marítimos), esperando que las acciones propuestas en la Estrategia Urbana simplifiquen la solución.

La materialización de estas medidas no debe considerarse imposible. Únicamente es necesaria la implicación ciudadana mediante diferentes Planes de Comunicación, ya que el carácter de algunas de las propuestas (como el traslado de aparcamientos en superficie a los aparcamientos disuasorios) a priori pueden parecer impopulares aunque se han desarrollado en diferentes ámbitos, con gran éxito, transformando diferentes enclaves (Figura 35), de ahí la importancia de la línea de actuación E3 “Sistema TIC Gobernanza” para implicar a la ciudadanía en las actuaciones a implementar. De nada sirve construir elementos urbanos si los ciudadanos no los adoptan como propios, utilizándolos para mejorar nuestras ciudades.



Fig. 35. Aarhus, Dinamarca. Transformación de espacio público al eliminar la calzada que cubre el río.  
(Fuente: Gehl, 2014)

Estos problemas tienen dos vertientes, por un lado el problema físico “real” y por otro la repercusión que supone para la imagen de La Manga la percepción por el ciudadano y el visitante de un entorno natural ocupado por el automóvil.

Para conseguir una regeneración en La Manga se debe modificar la percepción social del lugar, transformándola hacia conceptos más sostenibles. La congestión del acceso supone unas retenciones medias de 2 kilómetros, desde la entrada hasta el conjunto Las Sirenas, que en tiempo real significan un retraso medio inferior a 15 minutos, pero que repercuten enormemente en la imagen de La Manga devaluándola como núcleo turístico y lugar de residencia. Resolver los accesos a La Manga

supondría una mejora de todos los aspectos que comprende la movilidad y repercutiría en los ámbitos económicos, sociales e incluso ambientales. Para ello sería necesario plantear una nueva sincronización semafórica trasladando los pasos de peatones y habilitando un aparcamiento disuasorio que disminuya el número de vehículos motorizados que acceden a La Manga. Lograr transformar la imagen negativa del acceso mediante una nueva imagen icónica de la entrada de La Manga podría suponer un hito para el proceso de revitalización que el núcleo turístico necesita.

#### **Descripción de la Estrategia E4, “Desarrollo de aparcamientos disuasorios”**

A lo largo de La Manga las densidades edificatorias oscilan entre valores inferiores a 10 viv/ha y valores superiores a las 70 viv/ha, tal y como se ha analizado en el punto 4.2 (Figura 30). Esta distribución densificatoria representa una oportunidad para el desarrollo de la movilidad sostenible dentro de la cual, una pieza clave son los aparcamientos disuasorios que posibilitarían una acción combinada en tres frentes:

- Retirando vehículos de la calzada y actuando sobre la imagen del lugar.
- Reequilibrando la sección viaria a favor del peatón, posibilitando un aumento de espacio estancial a partir del actual espacio reservado a aparcamientos.
- Incluyendo otros usos comerciales o de equipamientos que actúen como una fuente de financiación complementaria y que enriquezcan el lugar.



Fig. 36. Aparcamiento disuasorio de usos mixtos. Propuesta. (Fuente: Elaboración propia)

Mediante las operaciones que implementen la Estrategia E4 se desarrollará un sistema de aparcamientos disuasorios. Estos se podrían desarrollar en distintas fases. Por un lado un aparcamiento principal en el acceso de La Manga, que combinado con el resto de actuaciones del OE 4.5.1 más la línea de actuación E2, descongestione y

reduzca las emisiones de CO<sub>2</sub>, y por otros distintos aparcamientos “menores” que progresivamente se desarrollarán en los núcleos de mayor densidad

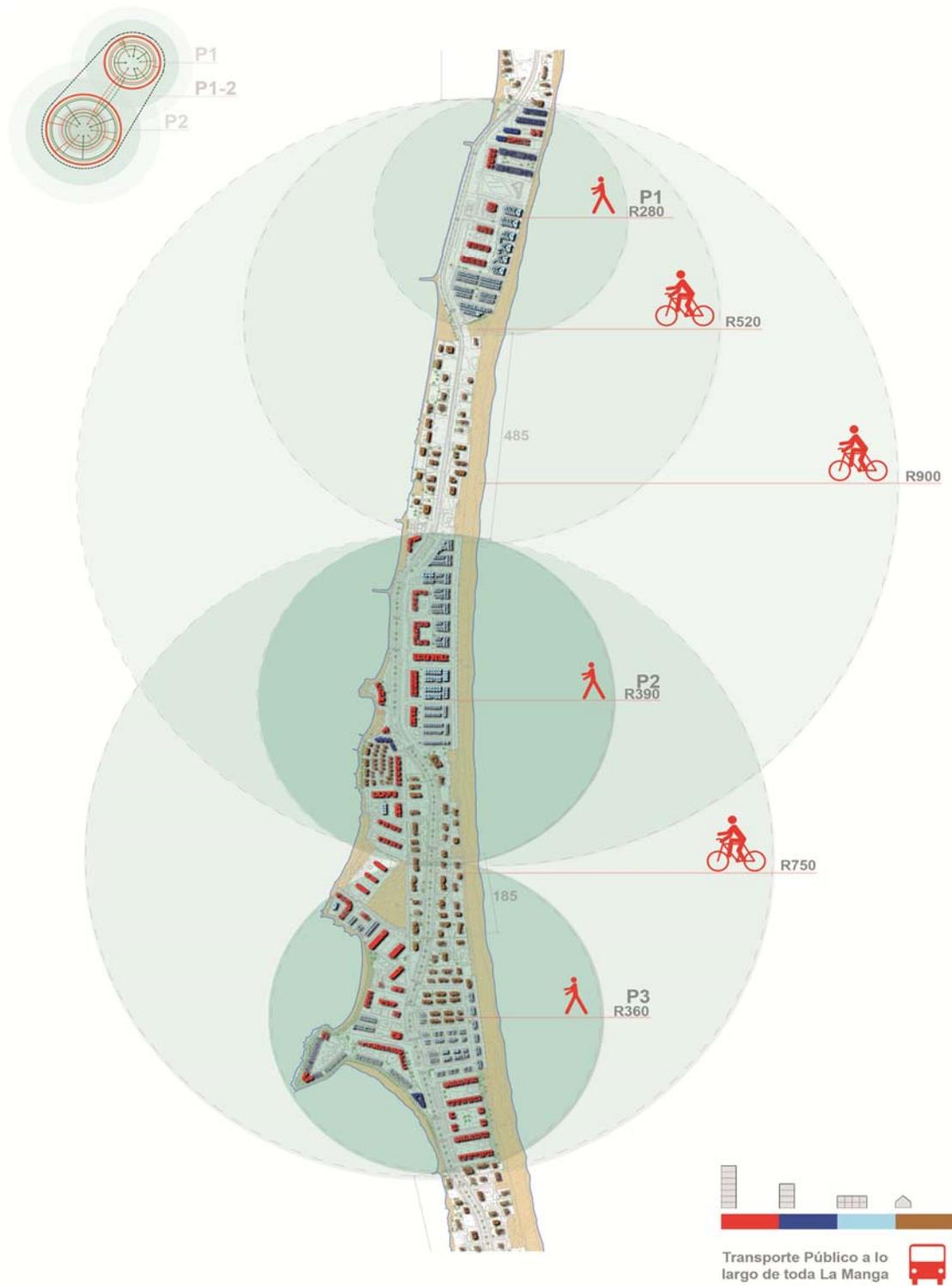


Fig. 37. Esquema de movilidad sostenible para La Manga. Propuesta. (Fuente: Elaboración propia)

Con el aumento de usuarios de los transportes alternativos al vehículo privado de combustible fósil y una red de aparcamientos disuasorios integrada en el tejido urbano se espera lograr una mejora en la movilidad sostenible contrastable con el Indicador de Productividad C034.

### **Descripción de la Estrategia E5, “Medidas para habilitar solares para aparcamiento temporal en superficie”**

Desarrollar la E4 supone un gran esfuerzo de coordinación y gestión. Mientras se materializan las operaciones que la conforman, de manera temporal se habilitarán espacios para el aparcamiento temporal en superficie. Se seleccionarán operaciones datadas, que se revisarán en un plazo conveniente. Los factores más importantes para su elección son el número de vehículos, las condiciones de accesibilidad, las facilidades para su gestión y principalmente que la concentración de vehículos no suponga ningún tipo de riesgo para el entorno natural. Estas operaciones complementan al E4, sirviendo de test de prueba al desarrollo de una Estrategia más importante, E4, permitiendo aumentar su eficacia.

### **Descripción de la Estrategia E6, “Medidas de coordinación para la mejora de la intermodalidad”**

El Plan de Coordinación del transporte público mediante nodos de unión que permitan una conexión fluida entre los diferentes sistemas: bus – barco – cercanías e incluso a otra escala conexión con el aeropuerto, necesita habilitar sistemas de información ciudadana y crear vínculos de conexión entre el Transporte Urbano y el Transporte Marítimo de Pasajeros (Puerto de Tomás Maestre, T.M. de San Javier y el embarcadero sito en Santiago de La Ribera), de tal modo que los recorridos de transición sean más confortables y eficientes. No hay que olvidar que en La Manga en verano se superan fácilmente los 30°C y que el factor climático puede ser determinante en los meses de verano. Se buscan operaciones que aumenten el confort y el servicio de los usuarios de modo que se aumente el uso del transporte público.

### **Descripción de la Estrategia E7, “Desarrollo del carril bici hasta dotarlo de continuidad.”**

Los dos Planes de Movilidad realizados para La Manga del Mar Menor hacen especial hincapié en el desarrollo del carril bici como medio de transporte dado que las

condiciones físicas son idóneas para el uso de la bicicleta. El Plan de Movilidad del año 2010, incluye una descripción exhaustiva de todas las posibles operaciones para lograr la continuidad del carril bici. La Estrategia E7 se implementará y desarrollará conjuntamente con la E18. El objetivo es conseguir una red peatonal y ciclable protegida por el arbolado que conecte la Gran Vía con las dos líneas de costa, mejorando el confort térmico y el paisaje urbano, de modo que se incremente el uso de los desplazamientos más sostenibles, el peatonal y el ciclista.

### **Descripción de la Estrategia E8, “Medidas para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano”**

En el Plan de Movilidad se ha efectuado una recopilación de todas las actuaciones necesarias para cumplir con la normativa de aplicación en el espacio público, Orden VIV/561/2010. A partir de esta labor ya desarrollada, se seleccionarán las operaciones que tengan mayor número de beneficiarios directos.

### **Descripción de la Estrategia E9, “Plan Director de protección y puesta en valor de la zona norte de La manga”**

Una línea clave a desarrollar es el **Plan Director de Protección y puesta en valor de la zona Norte de La Manga**, dada su especial configuración. Entorno colindante con el Parque Natural de San Pedro del Pinatar y de gran sensibilidad paisajística, primando la protección del ecosistema y el análisis de posibilidades para una movilidad sostenible. Contribuyendo al objetivo del Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2014-2020 de reducción de emisiones y ahorro de energía primaria como consecuencia de la puesta en marcha de Planes en los ámbitos de la movilidad urbana sostenible.

Conjugando todos estos factores se puede desencadenar un proceso de revitalización, resolviendo problemas que durante años han parecido irresolubles, al enfrentarse a ellos de una manera global. Una actuación progresiva de pequeñas acciones coordinadas es el mecanismo que permitirá una evolución hacia una Movilidad Sostenible en La Manga.

## Objetivo Temático 6:

OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LÍNEAS DE ACTUACIÓN	
<b>OT 6.</b> FAVORECER EL PASO A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO EN TODOS LOS SECTORES	<b>OE 6.3.4 PROMOVER LA PROTECCIÓN, FOMENTO Y DESARROLLO DEL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL DE LAS AREAS URBANAS EN PARTICULAR LAS DE INTERÉS TURÍSTICO.</b>	E15	CONSTRUCCIÓN DE PLAZAS AL MAR.
	<b>OE.6.5.2 MEJORAR EL ENTORNO URBANO, LA REHABILITACIÓN DE VIEJAS ZONAS INDUSTRIALES Y LA REDUCCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL SUELO Y ATMOSFÉRICA</b>	E16	DESARROLLO DE ESPACIOS DE ESTANCIA
		E17	DESARROLLO DE ESPACIOS DE OPORTUNIDAD
		E18	DESARROLLO DE UN CORREDOR VERDE
		E19	MEDIDAS PARA LIBERALIZAR EL PAISAJE
	E20	INCREMENTAR LA FLEXIBILIDAD DE USOS EN LOS PLANEAMIENTOS (*)	

(\*) ESTRATEGIAS NO COFINANCIADAS POR FONDOS FEDER.

Tabla 20. Clasificación de Estrategias según Objetivo Temático OT6. (EUI). (Fuente: Elaboración Propia)

### OE 6.3.4 Promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas, en particular las de interés turístico.

#### Descripción de la Estrategia E15. Construcción de Plazas al Mar.

La Actuación 15, es una de las más relevantes de la EUI, la construcción de Plazas al Mar. Comenzando por los puntos menos desarrollados en la actualidad con graves problemas de borde que deterioran gravemente el paisaje y como estímulo comercial se propone la recuperación de estas zonas deterioradas mediante la urbanización de espacios flexibles y sostenibles. Pequeñas Plazas al Mar que conforman “Paseos de Bolsillo”. Estos espacios resuelven la problemática de borde.



Fig. 38. Paseo Marítimo en La Manga Tramo II. Planta General. (Fuente: Elaboración propia)



Fig. 39. Paseo de Bolsillo junto Hotel Galúa. Estado actual y propuesto. (Fuente: Elaboración propia)

Este tipo de actuaciones, desarrollables a lo largo de las dos riberas de La Manga, son una iniciativa que busca introducir el paisaje marítimo dentro de la escena urbana, persiguiendo los efectos de mejora ya mencionados.

La Manga contó, según los datos proporcionados por Murcia Turística para el año 2014 con 148.345 visitantes. Mejorar las deficiencias del entorno urbano recuperando puntos emblemáticos de la línea de costa colaborará en el incremento de visitantes. No se trata de aumentar la construcción y la ocupación del territorio dentro de un entorno natural, se trata de resolver de manera individualizada los problemas que aparecen en la transición entre el entorno natural y el urbano. Todas las operaciones se desarrollarán siempre dentro del ámbito competencial de la CARM y los Ayuntamientos de San Javier y Cartagena evitando así problemas de gestión. Se busca lograr una revitalización turística a través de una revitalización urbanística, (Figura 40)



Fig. 40. Esquema revitalización turística – revitalización urbanística.

(Fuente: Elaboración propia)



Fig. 41. Otros ejemplos de posibles Paseos de bolsillo. Transformación de espacios residuales.  
(Fuente: Elaboración propia)

#### **OE.6.5.2 Acciones integradas de revitalización de ciudades, de mejora del entorno urbano y su medio ambiente.**

Todas las medidas aplicadas tienen como principio clave, la protección e integración del paisaje natural en el entorno urbano. Siempre desde el respeto y protección del entorno marítimo, ya sea el mediterráneo o de la laguna. De este modo, se enriquece exponencialmente la imagen urbana, actualmente necesitada de renovación. La materialización de estas acciones se puede desarrollar en sincronía. Aunque las medidas estructurales pueden parecer imperceptibles, al combinarse con las constructivas, resultan más palpables por la ciudadanía para su posible desarrollo. Se utiliza el paisaje como un elemento regenerador del lugar.

#### **Descripción de la Estrategia E16. Desarrollo de Espacios de Estancia.**

Tanto en La Manga San Javier como en La Manga Cartagena existe una grave déficit de espacios estanciales, tal y como se ha contrastado en el análisis del tejido urbano. Dentro de los delimitados como espacios libres en los respectivos Planes Generales de Ordenación Urbana, se seleccionarán aquellos que se encuentran deteriorados o infrutilizados. Se incluirán también como futuros espacios para el peatón los recuperados de las zonas de aparcamiento de se trasladen a los

aparcamientos disuasorios, permitiendo así recuperar progresivamente el déficit de espacios estanciales que actualmente tiene La Manga.

### **Descripción de la Estrategia E17. Desarrollo de Espacios de oportunidad.**

Existen lugares que por sus especiales características, ya sea por poseer vistas a los dos mares o por la existencia de infraestructuras comerciales, pueden ejercer una labor especialmente interesante como foco regenerador. Con esta estrategia se persigue fomentar una recuperación espacial y económica a través del desarrollo simultáneo del lugar y de las actividades que se desarrollen en él.

### **Descripción de la Estrategia E18. Desarrollo de un Corredor Verde.**

La remodelación que supondrá la continuidad del carril bici supone una oportunidad para complementarlo con un Corredor Verde. No supone en ningún caso la remodelación total de la sección viaria. Únicamente junto al carril bici se añadirá una banda de protección de 1 metro donde, en un pavimento permeable, se ubicarán árboles seleccionados según los principios de la xerojardinería y su absorción de CO<sub>2</sub>, de modo que sus copas ofrezcan un pasaje de sombra continua, aumentando así el confort junto al carril bici y conformando un sumidero urbano de CO<sub>2</sub>.

Esta línea verde se irá desarrollando a lo largo de la Gran Vía y progresivamente ira vertebrando toda la actuación, alcanzando los lugares emblemáticos de estancia y colaborando en la construcción de un nuevo paisaje urbano. En la selección de ubicaciones tendrá especial relevancia la composición paisajística, donde en ningún caso la vegetación actuará como pantalla de la vista del mar.



Fig. 42. Análisis Tramo Tipo. Corredor verde propuesto en La Manga. (Fuente: Elaboración propia)

El Corredor Verde es una estrategia que colabora con la Movilidad Sostenible. No solo se trata de construir un carril bici, hay que hacerlo atractivo y seguro para que el ciudadano lo adopte como transporte habitual. Combinando una oferta de transporte sostenible eficaz, el confort del corredor verde y un tejido urbano equilibrado que “acerque” al ciudadano los usos más habituales, es posible redireccionar los hábitos sociales hacia la sostenibilidad. Coordinando los diferentes medios de transporte sostenible, priorizando al peatón y reestructurando los usos habituales, acercándolos a los ciudadanos se consigue combinar la ciudad cómoda individual con la ciudad sostenible.

### Descripción de la Estrategia E19. Medidas para liberalizar el paisaje.

Tal y como se constató en el análisis a lo largo de los años se han desarrollado actuaciones que obstaculizan tanto la visión como muchas veces el tránsito hacia el frente marítimo. Esta estrategia trata de realizar un inventario de estas actuaciones y proceder a su regularización, mejorando así la accesibilidad y la percepción del paisaje de forma simultánea. Serán prioritarias las actuaciones que combinen ambas problemáticas. Siempre se actuará en espacio público a fin de simplificar el procedimiento de gestión.

## Objetivo Temático 9:

La ciudad es una construcción social. ‘Integrado’ también se refiere a ‘integrador’: esto es, trabajar la articulación del ‘cuerpo social’ de la ciudad en un proyecto ciudadano inclusivo, de coexistencia y convivencia, luchando contra la exclusión social y la segregación espacial con actuaciones físicas, económicas y sociales.

OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LÍNEAS DE ACTUACIÓN	
OT 9. PROMOVER LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LUCHAR CONTRA LA POBREZA Y CUALQUIER FORMA DE DISCRIMINACIÓN	OE 9.8.2 REGENERACIÓN FÍSICA, ECONÓMICA Y SOCIAL DEL ENTORNO URBANO EN ÁREAS DESFAVORECIDAS A TRAVÉS DE ESTRATEGIAS URBANAS INTEGRADAS.	E21	PLAN DE EMPLEO NO ESTACIONARIO TUTELADO EN LA RUTA DEL EMPLEO.
		E22	REGENERACIÓN DE ÁREAS PROBLEMÁTICAS.
		E23	VALORIZACIÓN DE EDIFICIOS ABANDONADOS O SEMICONSTRUIDOS
		E24	PLAN DE FOMENTO DE LA DIVERSIDAD ECONÓMICA Y APOYO AL COMERCIO.
		E25	DESARROLLO DE MEDIDAS CONTRA LA ESTACIONALIDAD.

Tabla 21. Clasificación de Estrategias según Objetivo Temático OT9. (EUI). (Fuente: Elaboración Propia)

### **OE 9.8.2. Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas desfavorecidas a través de Estrategias Urbanas Integradas.**

#### **Descripción de la Estrategia E21. Plan de Empleo no estacionario. Tutelado en la Ruta del empleo.**

Las administraciones públicas desde la Consejería coordinarán actuaciones que, apoyándose en las propuestas del Plan de Empleo 2014-2016 de la Región de Murcia, involucren a distintas asociaciones empresariales (hoteleros, empresarios de La Manga) más el Instituto de Fomento de la Región de Murcia (INFO), para desde una visión conjunta seleccionar las operaciones que permitan combinar dos conceptos imprescindibles para la cohesión social: la igualdad de oportunidades y la estabilidad en el empleo.

Se desarrollará la ruta tutelada en el empleo y se acercarán estas actuaciones a La Manga, respondiendo así a la problemática planteada por la ciudadanía.

#### **Descripción de la Estrategia E22. Regeneración de áreas problemáticas.**

Recuperar las bolsas de abandono es una oportunidad para evitar problemas sociales. Para ello se seleccionaran los entornos especialmente conflictivos por su vinculación con el vertido ilegal de residuos o el botellón, buscando una regeneración social a través de una regeneración física. Resultará clave en la selección de

operaciones la coordinación entre la modificación física del espacio y la implicación social de las diferentes asociaciones. Se buscará esta vinculación ya que no se trata de urbanizar sino de recuperar. Respondiendo a los requerimientos ciudadanos a través de la mejora de la escena urbana de un modo conjunto.



Fig. 43. Ejemplo de antes y después en un solar abandonado en Pliego, Murcia.  
Actuación Urbano - Ciudadana. (Fuente: Elaboración propia)

### Descripción de la Estrategia E23. Valorización de edificios abandonados o semiconstruidos.

Los edificios abandonados o semiconstruidos representan una oportunidad para mejorar el entorno urbano y responder a los requerimientos de espacio de las diferentes asociaciones de La Manga. Se seleccionarán las operaciones atendiendo tanto a la repercusión social del enclave, como a la viabilidad y facilidad de su gestión. Se buscan actuaciones temporales que colaboren progresivamente en la valorización de la edificación hasta su total regeneración. En casos muy concretos podrán adscribirse operaciones de demolición, pasando los solares a integrarse como espacios susceptibles de mejora por la estrategia E22.



Fig. 44. Propuesta de reutilización temporal de edificio abandonado. (Fuente: Elaboración propia)

### **Descripción de la Estrategia E24. Plan de fomento de la diversidad económica y apoyo al comercio.**

Actuará como estabilizador del desequilibrio poblacional, complementando y enriqueciendo la oferta turística actual. Se busca romper la dinámica actual de cierres de negocios, buscando soluciones para los 12 meses del año. Esta Estrategia se solapa con la E25, a fin de optimizar los resultados.

Se busca responder a la demanda social de empleo estable dentro del núcleo que conforma La Manga **a fin de garantizar la cohesión social.**

### **Descripción de la Estrategia E25. Desarrollo de medidas contra la estacionalidad.**

Actualmente está en elaboración el Plan Integral contra la estacionalidad turística de la Región de Murcia. Apoyándose en sus prescripciones y en las directrices del Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020, se seleccionaran operaciones que potencien el equilibrio poblacional en dos direcciones: extendiendo la ocupación más allá de la época estival y sobre todo diversificando los usos comerciales. Esta estrategia complementa a la E24 buscando una recuperación económica que propicie la cohesión social.

### **5.3. Cronograma.**

En una Estrategia integrada las actuaciones están interconectadas de modo que la mejora en un ámbito repercute en otras actuaciones, matizándolas y ajustándolas para mejorar su eficacia en un proceso continuo.

Según los datos proporcionados por la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, el Plazo de Ejecución y Justificación será del 1 de enero de 2014 al 31 de diciembre de 2022. El 30 de diciembre del año 2019 debe estar certificado el 30% del gasto elegible aprobado.

Por ello el plazo del cronograma se ha establecido entre los años 2016 y 2022. El plazo de resolución para la adjudicación de los fondos es de 6 meses, por lo que es probable que la materialización de las primeras actuaciones se realice en los últimos meses del año 2016.



ESTRATEGIA	Inversión por Año (€)									TOTAL INVERSIÓN POR ESTRATEGIA (€)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
E1					812.500						812.500
E2			650.000	650.000							1.300.000
E3							700.000				700.000
E4								666.667	1.333.333		2.000.000
E5					282.500						282.500
E6			320.000								320.000
E7					600.000	600.000					1.200.000
E8				150.000	150.000						300.000
E9			292.500	292.500							585.000
E10											
E11											
E12											
E13											
E14											
E15					1.166.667	1.166.667	1.166.666				3.500.000
E16							125.000	125.000	250.000		500.000
E17							500.000				500.000
E18					500.000	500.000					1.000.000
E19					500.000						500.000
E20											
E21				450.000							450.000
E22					833.333	833.333	833.334				2.500.000
E23							1.000.000				1.000.000
E24				333.333	333.333	333.334					1.000.000
E25				42.857	42.857	42.857	42.857	42.857	85.715		300.000
<b>TOTAL POR AÑO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.262.500</b>	<b>1.918.690</b>	<b>5.221.190</b>	<b>3.476.191</b>	<b>4.367.857</b>	<b>834.524</b>	<b>1.669.048</b>	<b>18.750.000</b>	

Estrategias financiadas mediante otros programas / fondos.

Tabla 22. Cronograma de Acciones 2016 - 2022. (Fuente: Elaboración propia)

#### 5.4. Presupuesto indicativo del Plan de Implementación.

OBJETIVO TEMÁTICO	INVERSIÓN TOTAL FEDER + CCAA + EELL (€)	ESTRATEGIA	DESCRIPCIÓN	CRONOLOGÍA	INVERSIÓN POR ESTRATEGIA FEDER+CCAA+EELL (€)
OT2	2.812.500	E1	SISTEMAS TIC TURISMO	2018	812.500
		E2	SISTEMAS TIC MOVILIDAD	2016, 2017	1.300.000
		E3	SISTEMAS TIC GOBERNANZA	2020	700.000
OT4	4.687.500	E4	CONSTRUCCIÓN DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	2021, 2022	2.000.000
		E5	HABILITAR SOLARES PARA APARCAMIENTO TEMPORAL EN SUPERFICIE	2018	282.500
		E6	MEDIDAS COMPLEMENTARIAS PARA LA MEJORA DE LA INTERMODALIDAD	2016	320.000
		E7	CONSTRUCCIÓN DEL CARRIL BICI HASTA DOTARLO DE CONTINUIDAD	2018, 2019	1.200.000
		E8	MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO	2017, 2018	300.000
		E9	PLAN DIRECTOR DE PROTECCIÓN Y PUESTA EN VALOR DE LA ZONA NORTE DE LA MANGA	2017	585.000
		E10	FACHADAS VERDES		
		E11	CUBIERTAS VERDES		
		E12	MOBILIARIO URBANO SOSTENIBLE: ILUMINACIÓN		
		E13	SISTEMAS DE RECICLADO DE BASURAS		
OT6	6.000.000	E14	MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LAS VIVIENDAS: MEDIDAS PASIVAS		
		E15	CONSTRUCCIÓN DE PLAZAS AL MAR	2018, 2019, 2020	3.500.000
		E16	AMPLIACIÓN DE LOS ESPACIOS DE ESTANCIA. NUEVAS OPORTUNIDADES	2020, 2021, 2022	500.000
		E17	DESARROLLO DE ESPACIOS DE OPORTUNIDAD	2020	500.000
		E18	CORREDOR VERDE JUNTO AL CARRIL BICI	2018, 2019	1.000.000
		E19	MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN DEL PAISAJE	2018	500.000
OT9	5.250.000	E20	INCREMENTAR LA FLEXIBILIDAD DE USOS EN LOS PLANEAMIENTOS		
		E21	PLAN DE EMPLEO NO ESTACIONARIO. TUTELA EN LA RUTA DEL EMPLEO	2017	450.000
		E22	REGENERACIÓN O DEMOLICIÓN DE ÁREAS PROBLEMÁTICAS	2018, 2019, 2020	2.500.000
		E23	RECICLADO DE EDIFICIOS ABANDONADOS / RUINA	2020	1.000.000
		E24	PLAN DE CREACIÓN DE UN VIVERO DE EMPRESAS	2017, 2018, 2019	1.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>18.750.000</b>				<b>18.750.000</b>

 Estrategias financiables mediante otros programas / fondos.  
 Estrategias visibles

Tabla 23. Inversión por Objetivo Temático. (Fuente: Elaboración propia)



FUENTES DE FINANCIACIÓN		INVERSIÓN POR AÑOS (€)									TOTAL INVERSIÓN POR FUENTE DE FINANCIACIÓN (€)
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
FEDER	4%	0	0	40.400	61.398	167.078	111.238	139.771	26.705	53.410	600.000
	96%	0	0	969.600	1.473.554	4.009.874	2.669.715	3.354.514	640.914	1.281.829	14.400.000
CCAA+EELL		0	0	252.500	383.738	1.044.238	695.238	873.571	166.905	333.810	3.750.000
<b>TOTAL INVERSIÓN POR AÑOS (€)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.262.500</b>	<b>1.918.690</b>	<b>5.221.190</b>	<b>3.476.191</b>	<b>4.367.857</b>	<b>834.524</b>	<b>1.669.048</b>	<b>18.750.000</b>

Tabla 24. Inversión por años y Fuentes de Financiación. (Fuente: Elaboración propia)

### 5.5. Plan de Implementación, Criterios de Selección y Documentos Estratégicos.

			E1 Sistema TIC Turismo	E016	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio público de Smart Cities. (usuarios)	OE 020c3	Promover las TIC en Estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en Administración electrónica local y Smart Cities	<p><b>OT2.</b> MEJORAR EL USO Y CALIDAD DE LAS TICS Y EL ACCESO A LAS MISMAS</p> <p><b>OT4.</b> FAVORECER EL PASO A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO EN TODOS LOS SECTORES</p> <p><b>OT6.</b> CONSERVAR Y PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE Y PROMOVER LA EFICIENCIA DE LOS RECURSOS</p> <p><b>OT9.</b> PROMOVER LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LUCHAR CONTRA LA POBREZA Y CUALQUIER OTRA FORMA DE DISCRIMINACIÓN.</p>
				E2 Sistema TIC Movilidad				
				E3 Sistema TIC Gobernanza				
				E4 Aparcamiento disuasorios de usos mixtos				
				E5 Solares aparcamiento temporal				
				E6 Medidas mejora intermodalidad				
				E7 Continuidad del Carril bici	C034			
				E8 Medidas accesibilidad	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Tn equivalentes de CO2/año	OE 040e1	Fomento de la movilidad urbana sostenible	
				E9 Plan director protección Zona Norte				
				E10 Fachadas verdes				
				E11 Cubiertas verdes				
				E12 Iluminación Sostenible	C034	No Cofinanciado con FEDER		
				E13 Reciclaje de Basuras	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Tn equivalentes de CO2/año	OE 040e3	Mejora de la eficiencia energética y aumento de la energía renovable en las áreas urbanas.	
				E14 Mejora energética de construcción				
				E15 Tramos de Paseo Marítimo	C009	OE 060c4	Promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas, en particular las de interés turístico	
				E16 Ampliación zonas estanciales	Aumento de número de visitas (visitas/año)			
				E17 Espacios de Oportunidad				
				E18 Corredor Verde	C022	OE 060c2	Acciones integradas de revitalización de ciudades, de mejora del entorno urbano y su ambiente.	
				E19 Eliminar obstáculos al paisaje	Superficie total de suelo rehabilitado (Hectáreas)			
				E20 Flexibilidad Normativa				
				E21 Plan de estabilidad en el empleo	E059			
				E22 Recuperación de espacios deteriorados	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en Proyectos pertenecientes a Estrategias Urbanas Integradas. (Número)	OE 090b2.	Regeneración física, económica y social del entorno urbano en áreas desfavorecidas a través de Estrategias Integradas	
				E23 Reciclaje de edificios				
				E24 Fomento diversidad comercial				
				E25 Medidas contra la estacionalidad				
Conectividad	Estrategia	Indicador de Productividad	Objetivo Específico	Objetivo Temático				



PLAN IMPLEMENTACIÓN OT2							
OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LINEAS DE ACTUACIÓN.	PROBLEMÁTICA A LA QUE RESPONDE (DAFO)	RESULTADO PREVISTO	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD		
OT 2. MEJORAR EL USO Y LA CALIDAD DE LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y DE LA COMUNICACIÓN Y EL ACCESO A LAS MISMAS.	OE.2.3.3 PROMOVER LAS TIC EN ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO INTEGRADO A TRAVÉS DE ACTUACIONES EN ADMINISTRACIÓN ELÉCTRICA LOCAL Y SMART CITIES:	E1	<b>Sistemas TIC: Turismo</b>	<p><b>D9.</b> Necesidad de disponer de información continua sobre la biodiversidad de La Manga y de sensibilizar a los visitantes de la importancia del respeto al enclave natural.</p> <p><b>D18.</b> Percepción de La Manga como un entorno turístico “menor”</p> <p><b>D20.</b> Imagen desactualizada</p> <p><b>D23</b> La necesidad de aprovechar el potencial de las TIC para mejorar el entorno, los servicios, el transporte, el turismo y la participación ciudadana en línea con los conceptos de “Smart City”.</p>	Se pretende mejorar la “inteligencia” de La Manga al tiempo que se incrementa el vínculo con los visitantes, actualizando y renovando la imagen turística del lugar de modo que se pueda identificar con los conceptos “Sostenible” y “Actual”. La Manga cuenta un gran potencial de viajeros, las conexiones y la información enriquecerán su imagen, ampliando su oferta y proporcionando herramientas abiertas a la inclusión de otros entornos (Cartagena, San Javier u otras zonas de la Región de Murcia). Ampliando la oferta turística más allá del modelo de Sol y Playa. Se busca mejorar la calidad y la oferta de empleo gracias a la diversificación y a la actualización de La Manga.	<p><b>E016:</b> Usuarios: (100%: Viajeros 2014: 148.345 Residentes: 4644. T=152.989)</p>	<p>Año 2015. 0</p> <p>Año 2018: 0</p> <p>Año 2022: 15.299</p>
		E2	<b>Sistemas TIC: Movilidad</b>	<p><b>D4.</b> Carencias en el Transporte Público, la falta de coordinación genera desconfianza en los ciudadanos, lo que disminuye considerablemente su eficacia.</p> <p><b>D2.</b> Congestión en las vías de acceso los meses de verano que incrementa el consumo de combustible y la emisiones de CO2.</p> <p><b>D1.</b> La Movilidad se basa, en lo relativo a personas, en el vehículo privado movido por combustibles fósiles, con escasa participación del vehículo eléctrico y los biocarburantes.</p> <p><b>D3.</b> Problemas de estacionamiento ilegal que devalúan la calidad del entorno natural</p> <p><b>D14.</b> Insuficiente uso de la Administración electrónica y necesidades de desarrollo de servicios relacionados con las Smart Cities.</p> <p><b>D23.</b> La necesidad de aprovechar el potencial de las TIC para mejorar el entorno, los servicios, el transporte, el turismo y la participación ciudadana en línea con los conceptos de “Smart City”</p>	Aprovechar el potencial de las TIC para mejorar el transporte fomentando el uso de alternativas limpias que permitan aunar la ciudad cómoda individual con la ciudad sostenible común. Al aumentar la información y el servicio al ciudadano se espera incrementar el uso del transporte público, reduciendo trayectos del vehículo motorizado individual y consecuentemente el consumo de energía y las emisiones de CO2 (entre otros gases).	<p><b>E016:</b> Usuarios servicio público de autobuses 2014 en La Manga: 519.329 viajeros.</p>	<p>Año 2015. 0</p> <p>Año 2018 207.730</p> <p>Año 2022 363.530</p>
		E3	<b>Sistema TIC: Gobernanza.</b>	<p><b>D14.</b> Insuficiente uso de la Administración electrónica y necesidades de desarrollo de servicios relacionados con las Smart Cities</p>	La creación de una red fluida entre los ciudadanos y la autoridad gestora de la Estrategia, de modo que sea factible el control y difusión de la misma por parte de la ciudadanía. Recibiendo datos que permitan ajustar o mejorar el proceso de implementación.	<p><b>E016:</b> Usuarios respecto a los residentes: R: 4.644.</p>	<p>Año 2015. 0</p> <p>Año 2018 0</p> <p>Año 2022 1.860</p>



## CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SELECCIÓN DE OPERACIONES DE LAS ESTRATEGIAS. (OT2) OBJETIVO TEMÁTICO 2

La selección de operaciones deberá estar regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección y capacidad de los beneficiarios para materializar las acciones logrando los resultados previstos. Respetando en todo momento los Principios Horizontales y Objetivos Transversales para conformar un objetivo común.

Las operaciones contribuyen a la estrategia, al programa operativo, abordando los problemas de una forma integrada, vinculándose con otras intervenciones o proyectos coexistentes para responder a las necesidades y requerimientos de la población y los agentes locales a fin de lograr los resultados buscados. Los Beneficiarios Indirectos de estas operaciones comprenden a los residentes y visitantes de La Manga, lo que supone según los datos de Murcia Turística y el censo del INE para el año 2014: 152.989 personas ya que la transformación de La Manga en una Smart City mejora la calidad de vida de residentes y visitantes.

E1	Sistemas TIC: Turismo	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en la gestión de herramientas digitales y redes sociales. Se seleccionarán operaciones que fomenten el desarrollo de La Manga como Smart City, renovando y actualizando su imagen respondiendo a los requerimientos de las estrategias de desarrollo urbano. Se seleccionarán actuaciones de difusión y promoción de La Manga a nivel económico, turístico, social y medio ambiental. Se valorará la inclusión y el máximo alcance entre visitantes y residentes. Se buscará la conexión y compatibilidad con redes existentes a nivel regional y nacional. En la selección será fundamental la evaluación contrastada del Indicador de Productividad 0E16 del Anexo VIII como elemento de decisión. Beneficiarios Directos: Visitantes y empresarios del sector turístico. Visitantes año 2014: 148.345 (Fuente, Murcia Turística. CARM)
E2	Sistemas TIC: Movilidad	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en la gestión de herramientas digitales y movilidad sostenible. Se seleccionarán operaciones que fomenten la eficiencia y la optimización de los servicios de movilidad existentes, así como el desarrollo de la Manga como Smart City. Se valorará la inclusión y el máximo alcance entre visitantes y residentes. Se buscará la conexión y compatibilidad con redes existentes a nivel regional y nacional. A la hora de formalizar las operaciones se tendrá también en cuenta como criterio de selección la reducción de emisiones de CO2 según las especificaciones del Indicador de Productividad C034, pero será imprescindible la valoración contrastada del Indicador de Productividad 0E16 como elemento de decisión. Beneficiarios Directos: Los usuarios del transporte público: 519.329 viajeros en 2014 (Fuente Consejería de Transportes de la CARM).
E3	Sistema TIC: Gobernanza.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en la gestión de herramientas digitales. Se seleccionarán operaciones que faciliten la participación ciudadana y establezcan líneas de doble dirección, facilitando la comunicación de las estrategias y proporcionando herramientas de análisis para posibles reajustes en la implementación. La red de comunicación buscará la interconexión con otras redes similares a nivel nacional e internacional, así como la máxima difusión de las actuaciones de la estrategia DUSI que puedan clasificarse como buenas prácticas. Indicador E016 se aplicará sobre los residentes habituales de La Manga. Beneficiarios Directos: Todos los agentes, agrupaciones y organizaciones existentes en La Manga. Optimizará el reajuste de la Estrategia DUSI en el tramo 2018–2022.



DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS PREVIOS QUE RECOGEN LAS DIRECTRICES DE LA Estrategia DUSI La Manga: OBJETIVO TEMÁTICO (OT2)

POCS, LINEAS DE ACTUACIÓN	ELEMENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL ACUERDO DE ASOCIACIÓN DE ESPAÑA 2014-2020	Estrategia DUSI La Manga COFINANCIADAS POR FEDER
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolucionar los servicios públicos urbanos para que sean personalizables, proactivos, accesibles desde diferentes plataformas, adaptados a las necesidades de los/as usuarios/as y fáciles de utilizar.</li> <li>• Desplegar plataformas de gestión y redes para la Smart City: redes de sensores, redes de actuadores y/o redes de comunicaciones. Cuando estas plataformas estén ligadas a eficiencia energética estarán basadas en estudios energéticos y cuando estén ligadas al transporte colectivo, a estudios de movilidad urbana sostenible.</li> <li>• Desarrollar proyectos tecnológicos de introducción de las TIC en los diferentes servicios públicos municipales, en particular los relacionados con la movilidad, el agua, la energía, el medio ambiente, las instalaciones deportivas y los servicios sociales.</li> <li>• Desarrollo y/o despliegue de aplicaciones y servicios a la ciudad. Proyectos destinados a mejorar el nivel de servicios turísticos, por ejemplo mediante aplicaciones móviles relacionadas con servicios prestados por el municipio.</li> <li>• Con ello se pretende mejorar la “inteligencia” de las ciudades al tiempo que incrementar la usabilidad y accesibilidad de todos los servicios en la Administración local electrónica, al objeto de mejorar la capacidad de las ciudades para revitalizarse económica y socialmente, con independencia de las características de los/as usuarios/as en condiciones de igualdad real, teniendo en cuenta la brecha digital de género.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover los proyectos tecnológicos de modernización y consolidación de infraestructuras, equipamiento, aplicaciones y servicios TIC en las Administraciones Públicas que permitan aumentar su eficiencia y garantizar los niveles apropiados de calidad y seguridad.</li> <li>• Promover los proyectos tecnológicos de concentración y unificación de infraestructuras, equipamiento, aplicaciones y servicios TIC en las Administraciones Públicas que permitan aumentar su eficiencia y garantizar los niveles apropiados de calidad y seguridad</li> <li>• Desarrollar una estrategia global de comunicación que difunda los beneficios de las TIC en el ámbito de los servicios públicos.</li> <li>• Promover el intercambio de experiencias, proyectos, servicios y aplicaciones en el ámbito de los servicios públicos, desarrollados por todas las Administraciones Públicas, las empresas y las organizaciones.</li> <li>• Promover mecanismos que faciliten la colaboración público-privada.</li> </ul>	<p><b>E1.</b> Sistema TIC Turismo.  <b>E2.</b> Sistema TIC Movilidad.  <b>E3.</b> Sistema TIC Gobernanza.</p>



PLAN IMPLEMENTACIÓN OT4								
OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LINEAS DE ACTUACIÓN		PROBLEMÁTICA A LA QUE RESPONDE (DAFO)	RESULTADO PREVISTO	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD		
OT 4. FAVORECER LA TRANSICIÓN A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO EN TODOS LOS SECTORES	OE 4.5.1 FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE:	E4	Desarrollo de aparcamientos disuasorios	<p><b>D15.</b> Falta de formación al ciudadano tanto en materia de consumo energético dentro del hogar como de eficiencia en la conducción, lo que origina un incremento innecesario de consumo energético y emisiones.</p> <p><b>D4.</b> Carencias en el Transporte Público, la falta de coordinación genera desconfianza en los ciudadanos, lo que disminuye considerablemente su eficacia.</p> <p><b>D2.</b> Congestión en las vías de acceso los meses de verano que incrementa el consumo de combustible y la emisiones de CO2</p> <p><b>D1.</b> La Movilidad se basa, en lo relativo a personas, en el vehículo privado movido por combustibles fósiles, con escasa participación del vehículo eléctrico y los biocarburantes.</p> <p><b>D3.</b> Problemas de estacionamiento ilegal que devalúan la calidad del entorno natural.</p> <p><b>D17.</b> La existencia de problemas de accesibilidad supone un problema para la integración de las personas con discapacidad.</p> <p><b>A2.</b> Aumento de la contaminación atmosférica debido a la afluencia progresiva de vehículos a motor.</p> <p><b>D8.</b> Bajo nivel de Planes de Gestión de zonas Natura 2000 y otras herramientas para proteger la biodiversidad.</p> <p><b>D5.</b> Existe riesgo para la biodiversidad por el incremento de la presión sobre el medio ambiente y los recursos naturales.</p>	<p>Avanzar, en el ámbito urbano, en el objetivo de lograr una reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (no cubiertas por el ETS) del 10% en el año 2020 con respecto a los valores de 2005 (UE2020).</p> <p>Incrementar el uso de medios de transportes blandos (bicicleta, a pie) y las áreas peatonales de las ciudades.</p> <p>Incrementar el número de viajes en transporte público urbano en las ciudades reduciendo los viajes particulares en vehículos motorizado. Se busca desarrollar un modo de transporte sostenible, reduciendo los trayectos en vehículo privado y aumentando el espacio para el peatón, revalorizando así el entorno urbano.</p> <p>Resulta clave analizar un entorno paisajístico tan característico como la zona norte primando la protección del ecosistema y el análisis de posibilidades para una Movilidad Sostenible. Contribuyendo al objetivo del Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2014-2020 de reducción de emisiones y ahorro de energía primaria como consecuencia de la puesta en marcha de Planes en los ámbitos de la Movilidad Urbana Sostenible.</p>	<p><b>C034:</b> Año 2014. 33.493 Teq CO2/año</p>	Año 2018:	0
		E5	Medidas para habilitar solares para aparcamiento temporal en superficie.				Año 2022:	-1.005
							E6	Medidas de coordinación para la mejora de la Intermodalidad.
		Año 2022:	-670					
		E7	Desarrollo del carril bici hasta dotarlo de continuidad				Año 2018:	0
							Año 2022:	-1.005
E8	Medidas para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano.	Año 2018:	-335					
		Año 2022:	-335					
E9	Plan Director de Protección y puesta en valor de la zona norte de La Manga.	Año 2018:	-335					
		Año 2022:	-670					



### CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SELECCIÓN DE OPERACIONES DE LAS ESTRATEGIAS OBJETIVO TEMÁTICO 4 :

La selección de operaciones deberá estar regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección y capacidad de los beneficiarios para materializar las acciones logrando los resultados previstos. Respetando en todo momento los Principios Horizontales y Objetivos Transversales para conformar un objetivo común.

Las operaciones contribuyen a la estrategia, al programa operativo, abordando los problemas de una forma integrada, vinculándose con otras intervenciones o proyectos coexistentes para responder a las necesidades y requerimientos de la población y los agentes locales a fin de lograr los resultados buscados. Los Beneficiarios Indirectos de estas operaciones comprenden a los residentes y visitantes de La Manga, lo que supone según los datos de Murcia Turística para el año 2014: 152.989 personas, dado que la calidad del aire influye en la salud de todos los ciudadanos.

E4	Desarrollo de Aparcamientos Disuasorios.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Movilidad Sostenible. Se seleccionarán operaciones que colaboren en la reducción de emisiones de CO2 según las especificaciones del Indicador de Productividad C034 del anexo VIII a través de la habilitación de nuevos espacios para el estacionamiento. De manera opcional se valorará la posibilidad de incluir otros usos a fin de mejorar la diversidad del lugar. Beneficiarios directos: Los usuarios de los aparcamientos disuasorios.
E5	Medidas para habilitar solares para aparcamiento temporal en superficie.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad Movilidad Sostenible. Se seleccionarán operaciones que fomenten la reducción de emisiones de CO2 según las especificaciones del Indicador de Productividad C034 del anexo VIII a través de operaciones que permitan localizar y habilitar de manera temporal espacios para el aparcamiento en superficie. Se tratará de operaciones datadas, que se revisarán en un plazo conveniente. Se seleccionarán en atención al número de vehículos, a las condiciones de accesibilidad y a las facilidades para su gestión. Beneficiarios directos: Los usuarios de los aparcamientos temporales.
E6	Medidas de coordinación para la mejora de la Intermodalidad.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en la gestión de la Movilidad Sostenible. Se seleccionarán operaciones que colaboren en la reducción de emisiones de CO2 según las especificaciones del Indicador de Productividad C034 del anexo VIII a través de la coordinación y el análisis de los diferentes medios de transporte alternativos al vehículo privado movido por combustibles fósiles. Se trata de operaciones que faciliten, agilicen y optimicen las redes alternativas de transporte disponibles en La Manga (ferrocarril, barco, autobús y bicicleta.... Las estrategias E6 y E2 se complementarán a fin de obtener los resultados esperados. Beneficiarios directos: Usuarios de transporte público, en 2014: 583.029 según los datos de la Dirección General de Transportes de la CARM.
E7	Desarrollo de Carril bici para dotarlo de continuidad	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Movilidad Sostenible. Apoyándose en las ubicaciones propuestas por el Plan de Movilidad se desarrollará progresivamente el carril bici, seleccionando las operaciones teniendo en cuenta la proximidad a los equipamientos, el acceso a las playas, las futuras conexiones con las zonas de aparcamiento, su potencial turístico y las concentraciones poblacionales. Dada la existencia de plataformas vecinales para la promoción de la bicicleta en La Manga, se les consultarán los desarrollos. Beneficiarios directos: Visitantes y usuarios transporte público
E8	Medidas para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad. Apoyándose en las ubicaciones propuestas por el Plan de Movilidad se solucionarán progresivamente los puntos negros de la accesibilidad. Se seleccionarán de manera prioritaria las acciones que imposibiliten o dificulten de manera grave la movilidad para las personas con discapacidad. Beneficiarios directos: Residentes y Visitantes con algún tipo de discapacidad. Según el INE es el 8.5% de la población lo que para La Manga supone 11.434 personas.
E9	Plan Director de Protección y puesta en valor de la zona norte de La Manga.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Movilidad Sostenible y Regeneración Urbana . Se seleccionarán operaciones que abran nuevas opciones a la protección del entorno natural de la zona norte de La Manga y a una movilidad más sostenible que reduzca las emisiones de CO2 según las especificaciones del Indicador de Productividad C034 del Anexo VIII. Beneficiarios directos: Residentes de La Manga y San Javier. 4.644 + 31.988 = 36.632 personas.



DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS PREVIOS QUE RECOGEN LAS DIRECTRICES DE LA Estrategia DUSI La Manga: OBJETIVO TEMÁTICO 4

POCS , LINEAS DE ACTUACIÓN	Estrategia DUSI La Manga COFINANCIADAS POR FEDER
<p><b>OE4.5.1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantación de Planes de movilidad sostenible, como parte de un enfoque integrado, y en particular el transporte sostenible, eficiente, accesible para todos.</li> <li>• Impulso de medios de transporte amables con el medioambiente como la bicicleta, la peatonalización y el transporte público.</li> <li>• Desarrollo de actuaciones que contribuyan a reducir las emisiones de CO2, la contaminación y la congestión en las ciudades.</li> <li>• Implementación de actuaciones en transporte que fomenten la multimodalidad y la accesibilidad</li> <li>• Proyectos de transporte público que optimicen rutas, horarios y frecuencias de paso, teniendo en cuenta las distintas necesidades de mujeres y hombres.</li> <li>• Carriles bici.</li> <li>• Bolsas de aparca bicis, y plataformas de alquiler de bicicleta pública.</li> <li>• Adopción de pavimentos peatonales que resulten adecuados para personas con movilidad reducida, en particular los que se desplazan en silla de ruedas o con sillas de niños/as.</li> <li>• Intercambiadores de diferentes modos de transporte público eficientes</li> <li>• Portales de gestión de tráfico e información del mismo en tiempo real y otras aplicaciones TIC que favorezcan la Movilidad Urbana Sostenible.</li> <li>• Sistemas de aparcamiento inteligente.</li> <li>• Sistemas de gestión de flotas de transporte público para uso público, y su renovación, siempre que se logre una reducción significativa de las emisiones y un ahorro energético relevante.</li> <li>• Sistemas de gestión de tráfico, por ejemplo mediante gestión semafórica en intersecciones.</li> <li>• Avanzar, en el ámbito urbano, en el objetivo de lograr una reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (no cubiertas por el ETS) del 10% en el año 2020 con respecto a los valores de 2005 (UE2020).</li> <li>• Incrementar el número de viajes en transporte público urbano en las ciudades reduciendo los viajes particulares en modo motorizado.</li> <li>• Incrementar el uso de medios de transportes blandos (bicicleta, a pie) y las áreas peatonales de las ciudades.</li> </ul>	<p><b>E4.</b> Desarrollo de Aparcamientos Disuasorios.  <b>E5.</b> Medidas para habilitar solares para aparcamiento temporal en superficie.  <b>E6.</b> Medidas de coordinación para la mejora de la Intermodalidad.  <b>E9.</b> Plan Director de Protección y puesta en valor de la zona norte de La Manga.</p>



PLAN IMPLEMENTACIÓN OT6

OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS. LINEAS DE ACTUACIÓN		PROBLEMÁTICA A LA QUE RESPONDE (DAFO)	RESULTADO PREVISTO	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD		
OT 6. CONSERVAR Y PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE Y PROMOVER LA EFICIENCIA DE LOS RECURSOS.	OE. 6.3.4 PROMOVER LA PROTECCIÓN, FOMENTO Y DESARROLLO DEL PATRIMONIO CULTURAL Y NATURAL DE LAS ÁREAS URBANAS EN PARTICULAR LAS DE INTERÉS TURÍSTICO.	E15	Construcción de plazas al mar.	A3. Especial vulnerabilidad frente al Cambio climático.	Incrementar el número de visitantes que son atraídos a La Manga como consecuencia del atractivo de su patrimonio NATURAL. Garantizar la sostenibilidad y convivencia de los ámbitos natural y urbano, colaborando en la regeneración de entornos actualmente degradados que devalúan y amenazan la riqueza del entorno natural de La Manga. Solucionar los problemas de borde entre el entorno natural y el urbano.	C009: Visitantes/año Año 2014: 148.345	2015:	0
				A1. Amenaza humana al ecosistema natural.			2018:	0
				A13. Riesgo de abandono de edificios no terminados de construir o en declive debido a las consecuencias de la crisis económica.			2022:	158.729
				A12. Existencia de solares degradados como focos de abandono.			7%	
				A4. Posibles problemas de salud pública derivados de la contaminación de la laguna. Proceso de eutrofización del Mar Menor.				
	OE.6.5.2. ACCIONES INTEGRADAS DE REVITALIZACIÓN DE CIUDADES, DE MEJORA DEL ENTORNO URBANO Y SU MEDIO AMBIENTE.	E16	Desarrollo de Espacios de Estancia.	A5. Problemas de abastecimiento de energía y recursos naturales, en especial de agua, durante el periodo estacional.	Incrementar la protección del medio ambiente urbano así como del patrimonio natural de La Manga al mejorar la calidad del entorno urbano.	C022 (Superficie recuperad a. Ha)	2015:	0
				A7. Existencia de graves problemas de borde entre el entorno natural y el urbano.			2018:	0
		E17	Desarrollo de espacios de oportunidad	D8. Bajo nivel de planes de gestión de zonas Natura 2000 y otras herramientas para proteger la biodiversidad.	Resolver los problemas de borde entre las playas y los límites de las edificaciones, mediante una transición fluida natural - urbano.	C022: (Superficie recuperad a. Ha)	2022:	1,9
				D5. Existe riesgo para la biodiversidad por el incremento de la presión sobre el medio ambiente y los recursos naturales			2015:	0
		E18	Desarrollo un Corredor verde	D16. Deficiencias en el desarrollo urbanístico, con la existencia de un parque de viviendas sobre dimensionado, lo que genera Carencias graves del espacio público debido a su escasez, la falta calidad en el diseño y la falta de sostenibilidad.	Gracias a las actuaciones del OT4 se liberalizará espacio público a favor del peatón, que mediante las estrategias E16 y E17 se transformarán en espacios flexibles y confortables para residentes y visitantes.	C022: (Superficie recuperad a. Ha)	2018:	1,5
A10. 88.20% de las viviendas vacías salvo en la época estival debido al carácter temporal de las estancias por parte de los propietarios de segundas viviendas	2022:			1,5				
E19	Medidas para liberalizar el paisaje	A16. Poca diversificación económica.	Mediante el corredor verde se espera dotar de sombra y confort térmico a las principales zonas peatonales de La Manga, colaborando de manera simultánea con la reducción de emisiones al adecuar la temperatura para el paseo o el uso de la bicicleta y su actuación como sumidero de CO2.	C022: (Superficie recuperad a. Ha)	2015:	0		
E20	Incrementar la flexibilidad de usos en los planeamientos <b>NO ESTÁ COFINANCIADO CON FONDOS FEDER.</b>	A16. Poca diversificación económica.	Existen puntos conflictivos que desvirtúan el entorno urbano. Resolviendo esos "pequeños" inconvenientes se valoriza todo el ámbito. Los problemas puntuales de accesibilidad, la falta de continuidad del carril bici y las actuaciones que han supuesto obstáculos a la percepción y acceso a las playas entran en esta calificación. Resolver estos problemas "menores" es fundamental para responder a los requerimientos vecinales.	C022: (Superficie recuperad a. Ha)	2018:	0		
		A10. 88.20% de las viviendas vacías salvo en la época estival debido al carácter temporal de las estancias por parte de los propietarios de segundas viviendas			2022:	0,2		
<b>No están cofinanciados con fondos FEDER.</b>								



## CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SELECCIÓN DE OPERACIONES DE LAS ESTRATEGIAS OT6 :

La selección de operaciones deberá estar regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección y capacidad de los beneficiarios para materializar las acciones logrando los resultados previstos. Respetando en todo momento los Principios Horizontales y Objetivos Transversales para conformar un objetivo común.

Las operaciones contribuyen a la estrategia, al programa operativo, abordando los problemas de una forma integrada, vinculándose con otras intervenciones o proyectos coexistentes para responder a las necesidades y requerimientos de la población y los agentes locales a fin de lograr los resultados buscados. Se coordinarán especialmente todas las operaciones del OT6 con el fin de incrementar su potencial regenerador y reducir los posibles inconvenientes que su ejecución pudiera ocasionar a residentes y visitantes. Los Beneficiarios Indirectos de estas operaciones comprenden a los residentes y visitantes de La Manga, lo que supone según los datos de Murcia Turística para el año 2014: 152.989 personas.

E15	Construcción de Plazas al Mar.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Regeneración Urbana. Se seleccionarán operaciones que fomenten el aumento de las visitas previstas a La Manga a través de la transformación de espacios actualmente infrutilizados y degradados en lugares confortables vinculados al mar. Para su selección se buscarán entornos con un especial potencial regenerador, siempre ubicados dentro de las competencias de la CARM y los Ayuntamientos de San Javier y Cartagena. Se tendrán en cuenta para la selección de operaciones, la optimización de los proyectos y recursos ya desarrollados, primando las actuaciones que reduzcan el riesgo sobre el entorno natural, la protección paisajística y la percepción del mar. Beneficiarios directos: Visitantes y comerciantes.
E16	Desarrollo de espacios de estancia.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Regeneración Urbana. Se seleccionarán operaciones que colaboren en la mejora y recuperación de espacios para el ciudadano, mejorando la escena urbana de un modo progresivo. Dentro de los espacios habilitados como espacio libre por los Planes Generales de los Ayuntamientos se seleccionarán las operaciones que repercutan a un mayor número de ciudadanos, las que presenten un estímulo comercial para la zona o las que solucionen problemas sociales que requieran una solución prioritaria. Se primarán las actuaciones que reduzcan el riesgo sobre el entorno natural y la protección paisajística. Todas las actuaciones se ubicaran dentro de entornos de la competencia exclusiva de la CARM y los Ayuntamientos de San Javier y Cartagena a fin de simplificar la gestión. Beneficiarios directos: Visitantes y residentes.
E17	Desarrollo de espacios de oportunidad	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en Regeneración urbana y la gestión económico financiero del territorio. Se seleccionarán operaciones que sirvan de estímulo comercial y foco de atracción para futuras inversiones, a través de la puesta en valor de ubicaciones especialmente atractivas ya sea por ubicación estratégica o sus vistas. Las operaciones seleccionadas combinarán aspectos de recuperación física con actuaciones sociales y económicas dentro de entornos de la competencia exclusiva de la CARM y los Ayuntamientos de San Javier y Cartagena a fin de simplificar la gestión. Beneficiarios directos: Visitantes y comerciantes.
E18	Desarrollo de un Corredor verde	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Regeneración Urbana. Se seleccionarán operaciones que mediante el uso de arbolado mejoren el entorno urbano. Se valorará el efecto sumidero de carbono de las especies seleccionadas, colaborando en la reducción de CO2. Así como la aplicación de los principios de la xerojardinería para optimizar el riego. En la ubicación de las operaciones se tendrá en cuenta la facilidad de implantación dentro de la sección viaria y la presencia del carril bici o zonas peatonales, a fin de promocionar estos medios de transporte gracias a la sombra proporcionada por el arbolado. Beneficiarios directos: Visitantes y residentes
E19	Medidas de liberalización del paisaje	Los gestores de las operaciones deberán demostrar su experiencia y capacidad en Regeneración Urbana. Se seleccionarán operaciones que eliminen los obstáculos que a lo largo del tiempo se han ido ubicando en el espacio público dificultando la percepción del mar y el acceso a las playas. Se realizará un inventario de las infracciones como primer paso para su desmontaje. Beneficiarios directos: Visitantes y residentes



DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS PREVIOS QUE RECOGEN LAS DIRECTRICES DE LA Estrategia DUSI La Manga del Mar Menor: OT6	
POCS , LINEAS DE ACTUACIÓN	Estrategia DUSI La Manga COFINANCIADAS POR FEDER
<p>OE6.5.2:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rehabilitación y puesta en valor de zonas verdes y del patrimonio natural de las ciudades, en particular las de interés turístico.</li><li>• Recuperación de suelos para zonas verdes de uso público en espacios residenciales inacabados como consecuencia de la crisis de la construcción.</li><li>• La densidad urbana plantea cuestiones importantes acerca de la capacidad del medio ambiente para soportar la actividad de las ciudades.</li><li>• Por otro lado, las ciudades españolas poseen un rico patrimonio natural. Este patrimonio debe ser conservado y promovido, entre otras cuestiones por su gran impacto en el turismo.</li><li>• Rehabilitar áreas urbanas degradadas, incluyendo mejoras del medio ambiente urbano en operaciones integradas en las áreas urbanas que se hayan identificado, en particular las de interés turístico.</li><li>• Mejorar el medioambiente urbano en su dimensión ambiental, paisajística y urbanística, por el impacto que tienen en el bienestar de la población, la promoción de la cohesión social y territorial y la competitividad, lo que corresponde a un área prioritaria del desarrollo urbano sostenible.</li></ul>	<p><b>E15.</b> Construcción de Plazas al Mar. <b>E16.</b> Desarrollo de espacios de estancia. <b>E17.</b> Desarrollo de espacios de oportunidad <b>E18.</b> Desarrollo de un Corredor verde <b>E19.</b> Medidas de liberalización del paisaje</p>



PLAN IMPLEMENTACIÓN OT9

OBJETIVO TEMÁTICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	ESTRATEGIAS PROPUESTAS: LINEAS DE ACTUACIÓN		PROBLEMÁTICA A LA QUE RESPONDE (DAFO)	RESULTADO PREVISTO	INDICADOR DE PRODUCTIVIDAD		
OT 9. PROMOVER LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LUCHAR CONTRA LA POBREZA	OE 9.8.2 REGENERACIÓN FÍSICA, ECONÓMICA Y SOCIAL DEL ENTORNO URBANO EN ÁREAS DESFAVORECIDAS A TRAVÉS DE ESTRATEGIAS URBANAS INTEGRADAS.	E21	Plan de empleo no estacionario tutelado en la ruta de empleo.	<p><b>D19:</b> Economía Polarizada en el modelo de sol y playa con menor diversificación hacia otros sectores económicos, y con una acusada estacionalidad.</p> <p><b>D21:</b> Bolsa importante de desempleo estacional. En las ciudades turísticas la escasa diversificación de la actividad económica, que provoca elevada estacionalidad del empleo.</p>	<p>Conseguir una mejora integral del entorno físico, económico y social en las áreas urbanas más desfavorecidas, con el objetivo de mejorar la cohesión social y la calidad de vida en una perspectiva de una integración laboral estable y un desarrollo socio-económico de los grupos destinatarios de las intervenciones.</p> <p>Incrementar el número de puestos de trabajo estable mejorando la cohesión social.</p>	<b>E059:</b> (Número de personas) Sobre la población residentes, a partir del dato de desempleo en La Manga.	2015:	0
					2018:		235	
					2022:		400	
		E22	Regeneración de áreas problemáticas.	<p><b>D22:</b> Excesiva dependencia del turismo.</p> <p><b>A13:</b> Riesgo de abandono de edificios no terminados de construir o en declive debido a las consecuencias de la crisis económica.</p> <p><b>A12:</b> Existencia de Solares abandonados como focos de pobreza.</p> <p><b>A7:</b> Existencia de graves problemas de borde entre el entorno natural y el urbano.</p> <p><b>D6:</b> Riesgo de degradación del ecosistema litoral por la alta concentración poblacional en el periodo estival.</p>	<p>Se espera mejorar los problemas endémicos de borde, las zonas que actualmente son "focos de pobreza" y los edificios y ámbitos que por efecto de la crisis inmobiliaria u otro tipo de problemáticas han quedado abandonados y a medio construir. Transformándolos en lugares a valorizar y resolviendo los problemas sociales que se vinculan con este tipo de emplazamientos.</p> <p>En la actualidad existen diferentes problemas vinculados con estos espacios que se están intentando resolver con diferentes actuaciones combinadas (macro botellones, vertederos ilegales, ...), recuperar e incluir estos lugares se espera que sea una medida definitiva para el desarrollo de La Manga.</p>	<b>C038:</b> (M2) Medición directa con Sitmurcia, CARM:	2015:	0
					2018:		0	
			2022:	2.500				
E23	Valorización de edificios abandonados o semiconstruidos.	<p><b>A10:</b> 88.20% de las viviendas vacías salvo en la época estival debido al carácter temporal de las estancias por parte de los propietarios de segundas viviendas.</p>		<b>C039:</b> (M2) Medición directa sede electrónica del Catastro.	2015:	0		
			2018:		0			
			2022:		5.428			
E24	Plan de fomento de la diversidad económica y apoyo al comercio.	<p><b>A14:</b> Insostenibilidad demográfica debida a la temporalidad en el empleo. Disminución del número de residentes habituales censados.</p> <p><b>A15:</b> Estacionalidad. Variación poblacional próxima al 2500% entre verano e invierno.</p>	<p>Se espera conseguir nuevos focos de negocio que diversifiquen la economía del lugar, rompiendo la excesiva dependencia del turismo, enriqueciendo la ciudad y estabilizando los niveles poblacionales.</p> <p>Logrando una estabilización del empleo imprescindible para <b>lograr la cohesión social</b> de La Manga.</p>	<b>E059:</b> (Número de personas) Calculado respecto residentes	2015:	0		
			2018:		0			
			2022:		400			
E25	Desarrollo de medidas contra la estacionalidad	<p><b>A17:</b> Riesgo de pérdida de competitividad por los desequilibrios poblacionales.</p>	<p>Un reequilibrio progresivo de la población que permita lograr <b>La Manga abierta 365 días al año</b>. De este modo, el resto de problemáticas vinculadas a este problema (desde los equipamientos, las infraestructuras, el tráfico, la superpoblación estival que pone en riesgo la laguna...) se podrían resolver de un modo integrado y simultáneo.</p>	<b>E059:</b> (Número de personas) Calculado respecto residentes	2015:	0		
			2018:		930			
			2022:		1.170			



## CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA SELECCIÓN DE OPERACIONES DE LAS ESTRATEGIAS OT9 :

La selección de operaciones deberá estar regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección y capacidad de los beneficiarios para materializar las acciones logrando los resultados previstos. Respetando en todo momento los Principios Horizontales y Objetivos Transversales para conformar un objetivo común.

Las operaciones contribuyen a la estrategia, al programa operativo, abordando los problemas de una forma integrada, vinculándose con otras intervenciones o proyectos coexistentes para responder a las necesidades y requerimientos de la población y los agentes locales a fin de lograr los resultados buscados, mejorar la cohesión social. Los Beneficiarios Indirectos de estas operaciones comprenden a los residentes y visitantes de La Manga, lo que supone según los datos de Murcia Turística para el año 2014: 152989 personas.

E21	Plan de empleo no estacionario. Tutela en la ruta de empleo.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en el desarrollo e implantación de planes de empleo e integración social, con especial atención al desarrollo del empleo femenino y la estabilización de los puestos de trabajo. Se seleccionarán operaciones que integren al mayor número de personas afectadas según los indicadores R098A Anexo III y E059 del Anexo VIII, prestando especial atención en proporcionar educación y asesoramiento continuo a los vecinos de La Manga tal y como han solicitado repetidas veces en la participación ciudadana mediante la tutela en el empleo. Beneficiarios directos: Las personas desempleadas de La Manga: 400 personas. (Fuente: INE)
E22	Regeneración de áreas problemáticas.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en la regeneración urbana. Se seleccionarán operaciones atendiendo a las prioridades sociales y a las problemáticas sociales vinculadas a los solares, que impliquen tanto una modificación física como social, respondiendo a los requerimientos del Indicador C038 del Programa FEDER 2014-2020 (OT09). Beneficiarios directos: Vecinos y comerciantes de ámbitos limítrofes con las áreas problemáticas y asociaciones vecinales.
E23	Valorización de edificios abandonados o semiconstruidos.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en el desarrollo de proyectos de rehabilitación y revitalización urbana. Se seleccionarán operaciones que primen la recuperación y la valorización, pero también se podrán incluir operaciones de demolición en los casos en que la gestión sea factible. Las operaciones primarán los ámbitos especialmente problemáticos y se contará con las asociaciones de La Manga respondiendo a sus solicitudes de espacio para desarrollar sus actividades mediante estas operaciones. Respondiendo a los requerimientos del Indicador C039 del Programa FEDER 2014-2020 (OT09). Beneficiarios directos: Vecinos y comerciantes de ámbitos limítrofes con las áreas problemáticas y especialmente la Asociación de Mujeres de La Manga y Cabo de Palos.
E24	Plan de fomento de la diversidad económica y apoyo al comercio.	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en desarrollo de planes económicos. Se seleccionarán operaciones que fomenten la creación de viveros de empresas y potencien el comercio siempre y cuando contribuyan al objetivo de cohesión social. Se materializarán actuaciones que supongan un estímulo económico estable para La Manga, financiando prioritariamente aquellas operaciones que incrementen la diversidad económica fomentando el empleo estable. Beneficiarios directos: Pymes, emprendedores y comerciantes de La Manga. Personas desempleadas.
E25	Desarrollo de medidas contra la estacionalidad	Los gestores de las operaciones deberán demostrar experiencia y capacidad en desarrollo de planes económicos. Dentro del marco del futuro plan contra la estacionalidad turística de la Región de Murcia, se desarrollarán operaciones para estabilizar la población a fin de crear la masa crítica necesaria para garantizar el desarrollo económico, social y ambiental de La Manga. Beneficiarios directos: Residentes de La Manga. Censados en 2014: 4.644 personas.



DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS PREVIOS QUE RECOGEN LAS DIRECTRICES DE LA Estrategia DUSI La Manga del Mar Menor: OT9	
POCS , LINEAS DE ACTUACIÓN	Estrategia DUSI La Manga
<p><b>OE 9.8.2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Revitalizar las ciudades social, económica y físicamente a través de acciones integradas que rehabiliten los espacios públicos, el comercio local, las infraestructuras sociales y culturales, etc... En especial en los barrios donde habitan colectivos desfavorecidos.</li><li>• Revitalización del espacio público de las comunidades urbanas desfavorecidas, a través de la infraestructura para realizar actividades deportivas o culturales, etc. en plazas y otros lugares públicos.</li><li>• Habilitación de espacios abandonados a colectivos que impulsen iniciativas comunitarias y servicios sociales, al igual que a personas que quieran abrir negocios.</li><li>• Cursos de formación y jornadas de sensibilización. Ayudas de apoyo a los comercios y a la creación de nuevas iniciativas empresariales.</li><li>• Mejorar de forma integral el entorno físico, económico y social de áreas urbanas desfavorecidas, con el objetivo de mejorar la cohesión social y la calidad de vida en una perspectiva de integración laboral y socio-económica de los grupos destinatarios de las intervenciones.</li></ul>	<p><b>E21.</b> Plan de empleo no estacionario. Tutela en la ruta de empleo <b>E22.</b> Regeneración de áreas problemáticas. <b>E23.</b> Valorización edificios abandonados o semiconstruidos. <b>E24.</b> Plan de fomento de la diversidad económica y apoyo al comercio. <b>E25.</b> Desarrollo de medidas contra la estacionalidad</p>

## 5.6. Indicadores de Productividad.

- **Para el Objetivo Temático 2:**

**Estrategias:** E1, E2 y E3.

**Indicador E016** (Anexo VIII): Nº de usuarios que están cubiertos por un determinado nivel de servicios públicos electrónicos de Smart Cities.

**Unidades:** Número de usuarios.

**Método de cálculo:** Dependiendo del distinto perfil de usuario se propone un valor del indicador diferente.

**E1:** A partir de los datos del Censo y de Murcia Turística.

**E2:** A partir de los datos de Murcia Turística y la D.G. de Carreteras.

**E3:** A partir de los datos de Murcia Turística y los obtenidos por las vías abiertas de participación ciudadana. Se contrastará la efectividad de la estrategia, que contará con un gestor de redes sociales y participación ciudadana para mejorar la eficacia de este control.

**Método de comprobación:**

Se propone introducir esta cuestión con la definición que propone el indicador en la encuesta anual que realiza Murcia Turística CARM, para analizar la satisfacción de los visitantes de La Manga. “Cifras del Turismo” ó “Comportamiento de la demanda turística en La Manga”.

Dado que las TICs de Movilidad estarán vinculadas a la D.G. de Transportes, la contabilización de usuarios se realizará de forma paralela a la que actualmente se hace del número de viajeros. Complementando así los datos de Murcia Turística.

El gestor de redes sociales a través de los datos proporcionados por las aplicaciones informáticas proporcionará datos contrastables.

**Fuentes:** Murcia Turística, D.G. de Transportes, Costas y Puertos de la CARM, Gestor de redes sociales y participación ciudadana de la Estrategia DUSI La Manga.

- **Para el Objetivo Temático 4:**

**Estrategias:** E4, E5, E6, E7, E8, E9.

**Indicador C034** (Anexo VIII): Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI).

**Unidades:** Teq CO<sub>2</sub>/Año

**Método de cálculo:** A partir de los datos proporcionados por el Estudio de Movilidad, los Informes de aforos 2014 y los Planos oficiales de aforos 2014 de la D.G. de

Carreteras se ha obtenido el IMD para La Manga. Estimando unas emisiones medias por vehículo de 0.2kgCO<sub>2</sub>/km y un trayecto medio (entrada y salida desde el punto medio de La Manga) de 22 km se ha obtenido el valor medio de referencia de 33.493 TeqCO<sub>2</sub>/año.

Teniendo presente el objetivo UE para la reducción de GEI en un 20% para el año 2020 y del 30% en el año 2030, se han planteado estrategias que colaboren en su consecución.

**Método de comprobación:** Además de los datos de las estaciones de aforos publicados cada año tanto por la DGT como por la D.G. de Carreteras de Murcia, se plantea repetir las mediciones de aforos en las mismas condiciones que las reflejadas en el Estudio de Movilidad (en el centro de la Gran Vía de La Manga) para precisar la disminución del número de vehículos en el año 2018 y 2022.

**Fuentes:** D.G. de Carreteras de la CARM, DGT.

- **Para el Objetivo Temático 6:**

**Estrategia:** E15.

**Indicador C009** (Anexo VIII): Aumento de visitas previstas a lugares pertenecientes al patrimonio cultural y natural y atracciones subvencionadas.

**Unidades:** nº de visitantes.

**Método de cálculo:** Cada año Murcia Turística, presenta la publicación “Cifras del Turismo” donde se refleja el número de visitantes, sus características, el gasto las pernoctaciones... Estos son los datos oficiales utilizados para el cálculo del indicador.

**Método de comprobación:** Mediante los datos oficiales de Murcia Turística de los años 2018 y 2022.

**Fuentes:** Murcia Turística, Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo de la CARM.

**Estrategias:** E16, E17, E18 y E19.

**Indicador C022** (Anexo VIII): Superficie total de suelo rehabilitado.

**Unidades:** Hectáreas.

**Método de cálculo:** Partiendo de los espacios libres delimitados por los Planes Generales de Cartagena y San Javier, y tras un análisis pormenorizado de los lugares susceptibles de mejora que puedan desencadenar un proceso de regeneración urbana se ha medido con la herramienta Sitmurcia la superficie total donde se pueden aplicar los criterios de selección de las distintas operaciones.

**Método de comprobación:** Metros certificados y ejecutados en los años 2018 y 2022, proporcionados por la CARM.

**Fuentes:** Planes Generales de San Javier y Cartagena, Sitmurcia y los datos de certificación en 2018 y 2022.

- **Para el Objetivo Temático 9:**

**Estrategias:** E21, E24 y E25.

**Indicador E059** (Anexo VIII): Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en Proyectos pertenecientes a Estrategias Urbanas Integradas.

**Unidades:** Número de Personas beneficiadas.

**Método de cálculo:** Datos de empleo del INE.

**Método de comprobación:** Datos de empleo del año 2018-2022.

**Fuentes:** INE, CREM

**Estrategias:** E22.

**Indicador E038** (Programa FEDER 2014-2020 (OT9)): Espacios abiertos creados o rehabilitados en zonas urbanas.

**Unidades:** Metros Cuadrados.

**Método de cálculo:** Partiendo de los datos del análisis de la Estrategia DUSI La Manga se han contabilizado 9.000 metros cuadrados recuperables ajustados a las características de la línea de actuación. Se ha utilizado la herramienta Sitmurcia para su cálculo.

**Método de comprobación:** Metros certificados y ejecutados en 2022, proporcionados por la CARM.

**Fuentes:** Planes Generales de San Javier y Cartagena, Sitmurcia y los datos de certificación del año 2022 proporcionados por CARM.

**Estrategias:** E23.

**Indicador E039** (Programa FEDER 2014-2020(OT9)): Edificios públicos o comerciales construidos o renovados en zonas urbanas.

**Unidades:** Metros Cuadrados.

**Método de cálculo:** Partiendo de los datos del análisis de la Estrategia DUSI La Manga se han contabilizado 46.075 metros cuadrados susceptibles de ser recuperados



ajustándose a las características de la línea de actuación. Se ha utilizado la Sede electrónica del Catastro para su cálculo.

**Método de comprobación:** Metros certificados y ejecutados en 2022, proporcionados por la CARM.

**Fuentes:** Datos de certificación de las actividades proporcionadas por CARM y sede electrónica del catastro.



INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD									
O.T.	Estrategia	INDICADOR	FUENTE	VALOR					
				2015	2018		FINAL: 2022		
OT2	E1	E016	Nº de usuarios que están cubiertos por (un) determinados servicios públicos electrónicos de Smart Cities Uds:(Número)	Murcia Turística. CARM	0	0		10%	15.299
	E2	E016	Nº de usuarios que están cubiertos por (un) determinados servicios públicos electrónicos de Smart Cities. Uds: (Número)	D.G Transportes, CARM	0	+40%	207.730	70%	363.530
	E3	E016	Nº de usuarios que están cubiertos por (un) determinados servicios públicos electrónicos de Smart Cities. Uds: (Número)	Gestor Comunicación DUSI.	0	0		40%	1.860
OT4	E4	C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Uds: TeqCO2/Año	D.G Carreteras, CARM,	33.493	0		-3%	-1.005
	E5	C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Uds: TeqCO2/Año	D.G Carreteras, CARM,	33.493	-1%	-335	-2%	-670
	E6	C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Uds: TeqCO2/Año	D.G Carreteras, CARM,	33.493	-1%	-335	-5%	-1.675
	E7	C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Uds: TeqCO2/Año	D.G Carreteras, CARM	33.493	0		-3%	-1.005
	E8	C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Uds: TeqCO2/Año	D.G Carreteras, CARM,	33.493	-1%	-335	-1%	-335
	E9	C034	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero (GEI). Uds: TeqCO2/Año	D.G Carreteras, CARM,	33.493	-1%	-335	-2%	-670
OT6	E15	C009	Aumento de visitas previstas a lugares pertenecientes al patrimonio cultural y natural y atracciones subvencionadas. Uds: visitas/año	Murcia Turística, CARM	148.345	0		7%	158.729
	E16	C022	Superficie total de suelo rehabilitado. Uds: (Hectáreas). <i>La superficie rehabilitable es 24 ha</i>	Sitmurcia, CARM.	0	0		8%	1,9
	E17	C022	Superficie total de suelo rehabilitado. Uds: (Hectáreas). <i>La superficie rehabilitable es 22 ha</i>	Sitmurcia, CARM.	0	0		7%	1,5
	E18	C022	Superficie total de suelo rehabilitado. Uds: (Hectáreas). <i>La superficie rehabilitable es 10 ha</i>	Sitmurcia, CARM.	0	0		0.5%	0,5
	E19	C022	Superficie total de suelo rehabilitado. Uds: (Hectáreas). <i>La superficie rehabilitable es 1,5 ha</i>	Sitmurcia, CARM.	0	0		13%	0,2
OT9	E21	E059	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en Proyectos pertenecientes a Estrategias Urbanas Integradas. Uds: (Nº de personas)	INE, CREM.	0	5%	235	9%	400
	E22	C038	Espacios abiertos creados o rehabilitados en zonas urbanas. Uds: m2 recuperados. <i>9000 recuperable</i>	Sitmurcia, CARM.	0	0		28%	2.500
	E23	C039	Edificios públicos o comerciales construidos o renovados en zonas urbanas. Uds: m2 recuperados. <i>Los metros recuperables son 43.075 m2</i>	Sede electrónica del Catastro.	0	0		13%	5.428
	E24	E059	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en Proyectos pertenecientes a Estrategias Urbanas Integradas. Uds: Nº de personas	INE, CREM.	0	0		9%	400
	E25	E059	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano, incluidas en Proyectos pertenecientes a Estrategias Urbanas Integradas. Uds: Nº de personas	INE, CREM.	0	20%	930	25%	1.170

## 5.7. Indicadores de Resultado.

INDICADORES DE RESULTADO						
O.T.	ESTRATEGIA	INDICADOR	FUENTE	VALOR		
				Inicial: 2014	Final: 2022	
OT2	E1	R025B	Nº de ciudades de más de 20.000 habitantes transformadas en Smart Cities. Uds: (Nº Ciudades)	IDAE	0	2
	E2	R025B	Nº de ciudades de más de 20.000 habitantes transformadas en Smart Cities. Uds: (Nº Ciudades)	IDAE	0	2
	E3	R025B	Nº de ciudades de más de 20.000 habitantes transformadas en Smart Cities. Uds: (Nº Ciudades)	IDAE	0	2
OT4	E4	R045C	Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. <i>Ferry+Autobús</i> . Uds: Viajes al año	D.G de Transportes, Costas y Puertos, CARM.	583.029	2% 594.690
	E5	R045C	Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. <i>Ferry+Autobús</i> . Uds: Viajes al año	D.G de Transportes, Costas y Puertos, CARM.	583.029	2% 594.690
	E6	R045C	Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. <i>Ferry+Autobús</i> . Uds: Viajes al año	D.G de Transportes, Costas y Puertos, CARM.	583.029	4% 606.350
	E7	R065P	Superficie de suelo urbano rehabilitada en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Hectáreas). Total de la actuación supone 2 ha.	Sitmurcia. CARM	0	15% 0,3
	E8	R065P	Superficie de suelo urbano rehabilitada en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Hectáreas). Total de la actuación supone 2 ha.	Sitmurcia. CARM	0	25% 0,5
	E9	R045C	Número de viajes en transporte público urbano en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. <i>Ferry+Autobús</i> . Uds:(Viajes al año)	D.G de Transportes, Costas y Puertos, CARM.	583.029	1% 588.859
OT6	E15	R063L	Número de visitantes atraídos por las ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Visitas/año)	Murcia Turística. CARM	148.345	7% 158.729
	E16	R065P	Superficie de suelo urbano rehabilitada en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Hectáreas). Total: 24 ha	Sitmurcia. CARM	0	8% 1,9
	E17	R065P	Superficie de suelo urbano rehabilitada en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Hectáreas). Total: 22 ha	Sitmurcia. CARM	0	7% 1,5
	E18	R065P	Superficie de suelo urbano rehabilitada en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Hectáreas). Total: 10 ha	Sitmurcia. CARM	0	0.5% 0,5
	E19	R065P	Superficie de suelo urbano rehabilitada en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (Hectáreas). Total: 1,5 ha	Sitmurcia. CARM	0	13% 0,2
OT9	E21	R098A	Porcentaje de personas con acceso a los servicios sociales del ámbito local ofertados, en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (%).	INE, CREM.	0	9% 400
	E22	-		-	-	-
	E23	-		-	-	-
	E24	R098A	Porcentaje de personas con acceso a los servicios sociales del ámbito local ofertados, en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (%)	INE, CREM.		9% 400
	E25	R098A	Porcentaje de personas con acceso a los servicios sociales del ámbito local ofertados, en ciudades que cuentan con Estrategia DUSI. Uds: (%)	INE, CREM.	0	9% 400

## 6. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 6.1. Mecanismo de implementación. Actuaciones iniciales.

Los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier cuentan con gran experiencia en consultas a la ciudadanía para aportaciones de ideas de mejora de la ciudad (Agenda 21 local,...). La Manga conforma un ámbito muy participativo. Previamente a la Estrategia Urbana Integrada (EUI) siempre han existido múltiples agentes implicados en la mejora de este entorno. Asociaciones Vecinales, La Asociación de Empresarios de Hoteles y Alojamientos Turísticos de la Costa Cálida (HOSTETUR), La Asociación de Empresarios de Hostelería y Alojamientos Turísticos de Cartagena (HOSTECAR) y Grupos Empresariales que coordinados a través de La Manga Consorcio llevan años reivindicando acciones para su revitalización. Desde la Administración Regional se han convocado diferentes reuniones a lo largo de los últimos años con las instituciones interesadas en busca de Estrategias para la mejora de La Manga del Mar Menor y su entorno. También han demostrado su interés distintas Organizaciones Ecologistas, incluso a nivel nacional, que preocupadas por las amenazas existentes para la riqueza natural del Mar Menor se han organizado, de manera independiente o colectiva, para colaborar en distintas mesas de trabajo o proponer actuaciones de manera independiente. Otra fuente de información han sido las Encuestas realizadas sobre Movilidad y Accesibilidad en La Manga del Mar Menor por la Consejería de Industria y Medio Ambiente en 2006 o la Encuesta realizada a los Empresarios de La Manga en 2012-13 preguntándoles sobre la situación económica de sus negocios.

### 6.2. Talleres sectoriales y Transversales.

Las principales acciones de Participación Ciudadana realizadas en La Manga del Mar Menor y su entorno son:

- **PLAN DE ACCIÓN DEL MAR MENOR Y FUNDACIÓN CLUSTER. 2007.** El Consejero de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Benito Mercader, presidió la primera reunión de la Fundación Cluster-Mar Menor, en la que se aprobaron las primeras medidas del Plan de Desarrollo Sostenible del Mar Menor, junto a los alcaldes de Cartagena, Pilar Barreiro; de Los Alcázares, Encarnación Gil; de Torre Pacheco, Daniel García Madrid; y de San Pedro del Pinatar, José García Ruiz; además de representantes de la Fundación Global Nature.



- **PLAN DE ACCIÓN INTEGRAL DE DESARROLLO SOSTENIBLE DEL MAR MENOR.** Febrero 2008. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se reunió con 45 instituciones interesadas en la conservación del Mar Menor. Entre ellas, ayuntamientos, universidades, asociaciones de vecinos, grupos ecologistas: WWF/Adena, SEO/BirdLife, Greenpeace, Ecologistas en Acción y ANSE, organizaciones agrarias, representantes del sector empresarial de la Manga. No se consiguió materializar las iniciativas.
- **ESTRATEGIAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA REGIÓN DE MURCIA. 2008-2012.** Liderada por la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia y especialmente relevante dada la problemática de La Manga. A través del buzón de sugerencias, se contó con la participación de: Dirección General de Industrias y Asociacionismo Agrario. Consejería de Agricultura y Agua, Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Agua, Dirección General de Ganadería y Pesca. Consejería de Agricultura y Agua, Secretaría General de la Consejería de Agricultura y Agua, Dirección General de Transportes y Carreteras. Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte, Secretaría Autonómica de la Consejería de Cultura, Juventud y Deportes, Ente Público del Agua, Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente, Instituto de Meteorología. Centro Meteorológico Territorial en Murcia, Instituto Murciano de Investigación y Desarrollo Agrario y Alimentario. I.M.I.D.A, Fundación Cluster del Mar Menor, Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, Centro Tecnológico de la Energía y el Medioambiente de la Región de Murcia, Juan Pablo Fernández Trujillo. Profesor de la UPCT, Emilio Trigueros Tornero.
- **COMISIÓN INTERADMINISTRATIVA DEL MAR MENOR.** Demarcación de Costas de Murcia. Institución dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM), constituida por más de 50 representantes de las administraciones públicas, en sus diferentes niveles estatal, regional y local; universidades y centros de investigación; organizaciones empresariales, turísticas, agrarias, pesqueras; las asociaciones de vecinos; organizaciones ecologistas, y representantes de la Unión Europea para llevar a cabo una gestión integral del Mar Menor y su entorno, materializándose en el informe “100 propuestas para salvar el Mar Menor”. 2009.

<http://www.laverdad.es/murcia/20090830/region/ideas-para-salvar-menor->

- **COMISIÓN DE TRABAJO IMPULSADA POR LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.**
- **INCLUSION EN LAS AGENDAS 21 DE LOS MUNICIPIOS DE SAN JAVIER Y CARTAGENA**, así como en el Portal de Participación Ciudadana de la CARM.

Reflejo de la inquietud de sus vecinos y comerciantes son las indicaciones (de distinta escala) que han manifestado para la mejora de su entorno. Especial atención merece la recopilación de sugerencias personales que ha ido recopilando el Director de comunicaciones de la Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE) durante los últimos 5 años.

<http://lamangaturismo.com/PRC/pgou/>

Casi para cada uno de los problemas a solucionar existe una plataforma vecinal independiente creada para intentar mejorar: desde la Asociación de Mujeres de Cabo de Palos y La Manga, la Plataforma *vivirenlamanga*, las diferentes asociaciones antibotellón o la asociación de promoción del carril bici.

La gestión y recopilación de las inquietudes vecinales, empresariales y políticas se han gestionado mediante **MESAS DE TRABAJO TRANSVERSALES**. Se han producido distintas reuniones:

Con los representantes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Instituto de Turismo de la Región de Murcia, Hostemur, Hostetur, Dirección General de Territorio y Vivienda, Servicio de Puertos y Servicio de Costas de la Dirección General de Transportes y Puertos de la Región de Murcia. (22/07/2014).

Con los representantes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Instituto de Turismo de la Región de Murcia, Servicio de Costas y Servicio de Puertos de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos. (9/10/2014 y 16/07/2015).

En La Manga, en el Puerto Tomás Maestre, con la Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE), Concejales de Turismo de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Hostemur, La Manga Consorcio, Asociación de Vecinos de La Manga, Asociación de Mujeres de Cabo de Palos y La Manga, Asociación Radio Taxi La Manga,... (30/09/2015).

Relación de personas convocadas a las distintas reuniones:

**Como representantes de los Ayuntamientos:**

- Por Cartagena, Concejala Delegada de Industria, Turismo y otros. D<sup>a</sup>. Obdulia Gómez Bernal. PSOE.
- Por San Javier, Concejal de Turismo, Playas, Comercio y otros D. Antonio M. Martínez Torrecillas, PP.
- Alcalde Pedáneo de La Manga, D. Michael Madrid
- Técnico de Turismo de San Javier, D. Sergio

**Como representantes de Asociaciones de La Manga y Cabo de Palos.**

- Por la Asociación de Vecinos de La Manga, D.<sup>a</sup> Marisa Aznar
- Por la Asociación de Vecinos de Cabo de Palos, D.<sup>a</sup> Cristina Aguado
- Por la Asociación de Mujeres de Cabo de Palos, D.<sup>a</sup> Isabel Belmonte
- Por Hostecar, D<sup>a</sup> Francisca Naranjo
- Por Hostetur, D. Antonio Guillén
- Por ACE Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos, D. Antonio Plaza, D. Diego de Aro y D. Andrés Llames.
- Por la Estación Náutica Mar Menor, D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> José Segura
- Por la Asociación Centros de Buceo Cabo de Palos, D. David Valcazar
- Por la Asociación Radio Taxi La Manga, D. Antonio Romero
- Por la Asociación Moto-Turística La Manga, D. Kini Herr
- Por el Club de Atletismo La Manga, D. Norberto Martín
- Por La Manga Consorcio, D. José Miguel Franco
- Por Puerto Tomás Maestre, D. Luis Manzano

**Como representantes de los Empresarios**

- Por B&G Ferrys, D. Antonio Fernández
- Por la Escuela de Vela El Galán, D. Francisco Delgado
- Por Motonáutica Maleni, D. Daniel Conesa y D. Francisco Conesa
- Por Posidonia La Manga, D.<sup>a</sup> Anabel Olivares

**Como representantes de la Consejería de Transportes, Costas y Puertos,**

- Salvador García-Ayllón Veintimilla, Director General.
- María Amparo Suárez Guillén, Jefa de Servicio de Costas.

Se ha intentado en todo momento buscar el consenso de los distintos grupos sociales, recogiendo sus inquietudes para mejorar el carácter integrador del documento para facilitar su implementación.

Del mismo modo se destaca el interés de las diferentes autoridades, independientemente de su signo político, para conseguir desarrollar una serie de Estrategias que consigan la Revitalización de un entorno con tanto potencial para la Región de Murcia como es La Manga del Mar Menor.

### **6.3. Agentes sociales, económicos y ciudadanos.**

Las Universidades, tanto de Alicante como de Murcia han participado en diferentes líneas de investigación y proyectos con el alumnado para profundizar más en la realidad y las posibilidades del lugar.

Se destaca como valiosísima fuente de información, las encuestas de opinión que cada año Murcia Turística realiza a los visitantes del ámbito, lo que ha supuesto una fuente de información clave en el desarrollo de la Estrategia DUSI para La Manga y supondrá una herramienta de control para la implementación, al introducir en la encuesta valoraciones sobre la materialización de la propuestas, dado que según la encuesta “Comportamiento de la demanda turística en la Manga del Mar Menor” en el año 2014, el 91,6% son turistas repetidores. Lo que posibilitaría seguir de manera muy inmediata la cronología de la implementación.

### **6.4. Estrategia web**

Se ha recogido información y propuestas de los ciudadanos a través de distintos enlaces dispuestos en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM).

- [http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=52184&IDTIPO=100&RASTR O=c394\\$m37089](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=52184&IDTIPO=100&RASTR O=c394$m37089)

o directamente en su buzón de sugerencias: [participacion.lamanga@carm.es](mailto:participacion.lamanga@carm.es)

Punto destacado es la existencia en la web change.org de una petición para revitalización de La Manga que a día de hoy cuenta con cerca de 12.000 firmantes.

- <https://www.change.org/p/gobierno-de-la-regi%C3%B3n-de-murcia-pongan-en-marcha-la-recuperaci%C3%B3n-del-mar-menor>

Por otro lado, la implicación de los veraneantes y residentes es muy destacable, existen múltiples ejemplos de actuaciones web privadas, en forma de blog o periódico digital, que recogen datos pormenorizados de problemas y propuestas vecinales.

- <http://diariodelamanga.com/local/>
- <http://www.noticieromarmenor.com/mar-menor/secciones/la-manga>
- <http://elangeldeolavide.blogspot.com.es/2011/06/mangante-viene-de-manga.html>
- <http://lamangadesastredelmarmenor.blogspot.com.es/>
- <https://salvemoselmarmenor.wordpress.com/category/noticias/>
- <http://lamangaturismo.com/PRC/pgou/>

Las propuestas de los ciudadanos para la Revitalización de La Manga se podrán recoger a través de los distintos buzones-sugerencias habilitados para ello (CARM, La Manga Consorcio,..), encuestas, mesas de trabajo con los representantes de las diferentes asociaciones.



Fig. 45. Buzón de Sugerencias habilitado en la página web de la CARM



Fig. 46. Asistentes a una de las jornadas de Participación Ciudadana

## **7. CAPACIDAD ADMINISTRATIVA.**

### **7.1. Autoridades y Organismos responsables de la Gestión, el Control y la Auditoría.**

La Autoridad de Gestión de las ayudas otorgadas con cargo a la Orden HAP/2427/2015, de 13 de noviembre será la Subdirección General de Gestión de FEDER de la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

La Subdirección General de Cooperación Territorial y Desarrollo Urbano de la Dirección General de Fondos Comunitarios y la Subdirección General de Cooperación Local de la Dirección General de Coordinación de Competencias con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales serán los Organismos Intermedios de Gestión.

La entidad beneficiaria será Comunidad Autónoma de Región de Murcia a través de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la CARM y la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, que mediante el oportuno acuerdo por escrito acatarán las disposiciones en materia de Gestión y Control, Gestión financiera, Seguimiento, Intercambio electrónico de datos y Comunicación del proyecto establecidos en el Reglamento (UE) 1303/2013, el Reglamento (UE) 1301/2013, el Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020, el Acuerdo de Asociación de España 2014-2020 y las disposiciones, resoluciones y directrices que procedan de las Autoridades de Gestión, de Certificación y Auditoría

En conformidad con el artículo 123 del Reglamento (UE) Nº 1303/2013 está encargado de ejecutar los cometidos previstos en el artículo 125 del mismo Reglamento, si bien serán delimitados en su momento por la Autoridad de Gestión dentro de su ámbito de actuación en el Programa Operativo en el momento de acordarse por escrito.

El resto de Autoridades y organismos responsables de la Gestión, el Control y la Auditoría son los definidos en el cuadro 23 del POCS.

## 7.2. El Sistema de Gestión y Control de la Entidad Beneficiaria.

La Entidad Beneficiaria con objeto de garantizar la necesaria coordinación técnica, el buen funcionamiento de los mecanismos de seguimiento y control y el flujo de información entre los Servicios municipales implicados y la CARM, se dotará de la siguiente estructura de coordinación que será dirigida desde la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos junto con la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, sin perjuicio de la participación que le corresponda a la Dirección General de Presupuestos y Fondos Europeos:

- “Equipo de dirección y ejecución del proyecto”. Estará compuesto por los representantes técnicos implicados en la ejecución de acciones del proyecto.
- “Equipo financiero del Proyecto”. Compuesto por los responsables técnicos y administrativo financieros
- Equipo de Gestión del Proyecto. Se creará una Equipo de Gestión que estará vinculado de forma temporal o permanente a la zona de actuación.

### 7.2.1. Equipo de dirección del proyecto:

**Dirección del Proyecto:** Será responsabilidad de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos que tendrá las funciones de:

- Elaborar las directrices de gestión técnica del proyecto de acuerdo a los objetivos y estrategias incluidos en el proyecto.
- Elaborar las directrices para el cumplimiento de la normativa aplicable a cada una de las medidas y acciones.
- Elaborar un manual de instrucciones para la elaboración y difusión de la publicidad de las acciones del proyecto.
- Elaborar un manual para el seguimiento y evaluación de las acciones, en soporte informático y a través de una red local, en el que se recojan periódicamente las realizaciones y logros del proyecto, para los informes de seguimiento que se elevarán a la Autoridad de Gestión.
- Supervisar la correcta aplicación de la normativa aplicable en materia de difusión, comunicación y publicidad de las acciones.
- Participar en todas las reuniones del Comité de Seguimiento
- Participar en las acciones de intercambio de experiencias que proponga la Autoridad de Gestión y otras que tengan como finalidad la mejora compartida

de las buenas prácticas existentes en materia de desarrollo urbano, así como de las acciones sectoriales del proyecto.

- Para tal fin se creará un Equipo de Dirección, formado por:
  - Un representante de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos.
  - Un representante del Ayuntamiento de San Javier
  - Un representante del Ayuntamiento de Cartagena
  - El Director del Equipo de Gestión (7.2.3)
  - Un representante de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en la temática principal de la acción a tratar.

### **7.2.2. Equipo financiero del Proyecto**

La gestión administrativa y económico – financiera del proyecto estará dirigida y coordinada por la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos junto con la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, sin perjuicio de la participación que le corresponda a la Dirección General de Presupuestos y Fondos Europeos, que ejercerá las funciones de coordinación, seguimiento y gestión de los proyectos, en colaboración con los órganos ejecutores y de control que procedieran de la Administraciones Regionales y Locales implicadas.

La gestión, seguimiento y control de las ayudas otorgadas con cargo a Fondos Europeos son coordinados y gestionados desde Dirección General, que cuenta con un equipo técnico conocedor de la reglamentación y normativa nacional y comunitaria sobre fondos comunitarios.

Dicho equipo técnico está formado por Técnicos Superiores en Administración y Gestión de Programas Europeos, en el que al menos uno de sus miembros cuenten con experiencia en gestión de proyectos en el marco de diversos programas de Iniciativa Comunitaria, tales como:

- Programa MED:
  - OTREMED
  - PAYS-MED-URBAN
  - OSDDT-MED
  - CULTURE

- Programa SUDOE:
  - NATURBA
- ITI MAR MENOR.

teniendo sobrada capacidad especialmente en cuanto a la selección de operaciones, artículo 125.3 del Reglamento 1303/2013, contratación pública, medio ambiente, igualdad de oportunidades y no discriminación, elegibilidad del gasto, información y publicidad y otras materias necesarias para cumplir correctamente la legislación vigente.

Además, para mejorar la eficiencia de las operaciones materializadas, el equipo contará con una Asistencia Técnica Externa en el campo del Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado.

#### **Mecanismos de Gestión:**

- **Gestión económica.** El presupuesto de los proyectos de gastos asignará un código orgánico del presupuesto de gastos para cada proyecto, de forma que se garantice la contabilidad diferenciada en el que se incluirán exclusivamente los gastos de este proyecto. Así mismo se llevará un seguimiento de la contabilización informatizada del gasto, mediante un acceso para su comprobación y seguimiento.
- **Gestión administrativa.** Todas las acciones administrativas necesarias para la ejecución del proyecto, se realizarán desde la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos junto con la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, y con la colaboración en su caso de la Dirección General de Presupuestos y Fondos Europeos: contratación de personal, contratación de obras o servicios, normativa para la asignación de subvenciones a asociaciones sociales o económicas, aprobación del gasto, incluida la justificación del gasto y el cumplimiento de las acciones de acuerdo a los objetivos previstos. Así mismo elaborará los informes de certificación del gasto, ejecución de las acciones y solicitud de pagos a la Autoridad de Gestión.
- **Gestión financiera.** La elaboración del presupuesto anual y, por tanto, la inclusión de la financiación asignada para cada línea de actuación, será prevista por este servicio para cada ejercicio presupuestario.

- **Control del gasto-Auditoria.** Se garantizará el cumplimiento de las leyes y normativas que conciernen a la Estrategia DUSI, así como el cumplimiento y adecuación de los gastos y de los actos administrativos a la normativa nacional, en cada una de las certificaciones emitidas a la Autoridad de gestión.
- **Pista de auditoría.** La entidad beneficiaria conservará original/o copia compulsada de todos los documentos del proyecto, a fin de verificar la pertinencia y adecuación a la normativa, tanto en papel como en soporte informático.
- Para la gestión de la Estrategia DUSI La Manga, se podrá contar con la colaboración de técnicos de las Concejalías de los ámbitos de Bienestar Social y Promoción de la Igualdad, Urbanismo y de Medio Ambiente de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, así como representantes de las Consejerías Competentes en las diferentes actuaciones, de conformidad con los OT de la Estrategia para la supervisión de los Principios Horizontales contemplados en los artículos 5, 7 y 8 y los Objetivos Políticos Transversales del Reglamento (UE) 1303/2013.

### 7.2.3. Equipo de gestión.

Se podrá habilitar una oficina de gestión de la estrategia DUSI, de modo temporal o permanente según lo exija la optimización de la implementación de la Estrategia. Para facilitar la difusión y la optimización de las operaciones a materializar y aprovechando los recursos existentes se coordinará con La Manga Consorcio. El personal adscrito a este Equipo estará compuesto por:

- **Un Director**, preferentemente un empleado público, con experiencia en gestión de programas multidisciplinares, participación ciudadana y gestión del territorio. Sus funciones serán las relacionadas con el desarrollo de los diferentes programas de actuación, la coordinación de los diferentes servicios que intervienen en la zona, el impulso de la participación ciudadana, la adecuación de la publicidad y la información del proyecto a la normativa comunitaria y muy especialmente la difusión del proyecto dada la repercusión de la inversión para la actualización de la imagen del núcleo turístico. Así mismo formará parte del equipo de dirección y participará, cuando proceda en los Comités de Seguimiento y en las acciones de intercambio de experiencias

que se acuerden en el transcurso de la materialización del Plan de Implementación de la Estrategia.

- **Un administrativo**, que colaborará con las tareas de elaboración de bases de datos, control de la distribución publicitaria y comprobación in situ de su adecuación y mantenimiento y atención al público en su caso.
- **Gestor de redes sociales y participación ciudadana.** Se encargará de difundir los avances de la Estrategia en toda su extensión y recoger las sugerencias ciudadanas de los diferentes canales abiertos durante la elaboración de la Estrategia, con el fin de precisar y optimizar su proceso de implementación.

#### **7.2.4. Gestión financiera. Procedimientos de movilización y circulación de flujos financieros:**

La Autoridad de Certificación dispondrá de un sistema informático de seguimiento de los flujos financieros que proporcionará información para el conjunto del Programa Operativo.

##### **Circuito Financiero:**

La Autoridad de Certificación remitirá a la Comisión una previsión de sus probables solicitudes de pagos en relación con el ejercicio presupuestario en curso y con el ejercicio siguiente. Todos los intercambios de información sobre las operaciones financieras que tengan lugar entre la Comisión y la Autoridad de Certificación se llevarán a cabo por medios electrónicos. En casos de fuerza mayor, y en particular de mal funcionamiento del sistema informatizado común o de falta de una conexión permanente, se podrá remitir la declaración de gastos y la solicitud de pago en copia impresa.

En el caso de los anticipos, la Dirección General del Tesoro y Política Financiera (DGTPF) del Ministerio de Economía y Competitividad recibirá, una vez se haya adoptado la decisión por la que se aprueba las contribuciones al Programa Operativo, un importe único en concepto de anticipo para el período 2014-2020. El importe de anticipo se abonará en varias fracciones.

Una vez reembolsada la participación comunitaria, la Autoridad de Certificación transferirá, si procede, los fondos pendientes al órgano intermedio beneficiario, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 132 del Reglamento (CE) nº 1303/2013.

De acuerdo con el artículo 141, la Comisión procederá al pago del saldo.

### **Proceso Circuito Financiero**

El proceso general del circuito financiero será el especificado en el Reglamento (CE) nº 1303/2013. La Dirección General de Transportes, Costas y Puertos junto con la Secretaría de Fomento y el apoyo de la Dirección General de Presupuestos y Fondos Europeos: en el ejercicio de sus funciones confirmaran la recepción de los ingresos en la contabilidad de la CARM y emitirán los informes internos para ordenar el reparto de las transferencias recibidas entre los órganos ejecutores implicados.

#### **7.2.5. Procedimientos y sistemas informáticos para el seguimiento.**

En función de los requerimientos contenidos en los artículos 49, 77 y 129 del Reglamento (UE) nº 1303/2013 del Consejo, así como de las orientaciones de la Comisión para el sistema informático que desarrolle la Dirección General de Fondos Comunitarios que permitirá garantizar a la Autoridad de Gestión del Programa y al Comité de Seguimiento que el seguimiento del Programa responde a criterios de calidad, así como a la transmisión electrónica de la Información.

El sistema también permitirá la transmisión y recepción oficial de documentación con la Comisión. Los datos relativos a seguimiento, ejecución, control, certificación y recepción de transferencias serán introducidos en la aplicación por el CARM desde la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos en el ejercicio de sus funciones.

#### **7.2.6. Comité de Seguimiento.**

Al efecto de asegurar el correcto desarrollo del Programa Operativo y con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 47 del Reglamento (UE) Nº 1303/2013, se creará por el Estado Miembro un Comité de Seguimiento de acuerdo con la Autoridad de Gestión en un plazo máximo de tres meses desde la fecha de notificación de la decisión de aprobación del Programa. De acuerdo con el artículo 110 del Reglamento (UE) Nº 1303/2013, el Comité de Seguimiento se asegurará de la eficacia y la calidad de la ejecución del Programa

La Consejería de Fomento e Infraestructuras de la CARM participará en las reuniones de Seguimiento a las que sea convocado por la Autoridad de Gestión y transmitirá la información de manera eficaz para el desarrollo de la Estrategia DUSI La Manga.

Tal y como se desarrolla en la Orden HAP/2427/2015, los Organismos Intermedios de Gestión junto con la entidad beneficiaria (CARM) realizarán un seguimiento periódico del avance de la Estrategia que incluirá la presentación de los logros conseguidos. Estos se cuantificarán en base a los indicadores de Resultado (Anexo III) que justifican la evolución de cada Línea de Acción.

La Subdirección General de Programación y Evaluación de Programas Comunitarios definirá junto con la Entidad beneficiaria, los requisitos de evaluación de la Estrategia DUSI, con el fin de integrar las evaluaciones que se prevean en el ámbito del Desarrollo Urbano, en el Plan de Evaluación del POCS.

#### 7.2.7. Seguimiento y evaluación

Se realizará un seguimiento cuantitativo y cualitativo de la materialización de las líneas de actuación a fin de proporcionar datos contrastables respecto a la consecución de los Indicadores de Resultado y Productividad.

**Seguimiento** se definirán para todas las actuaciones mediante los Indicadores de Productividad y Resultado. Para el seguimiento de la Estrategia DUSI de La Manga se prevén Indicadores del Anexo III, el Anexo VIII y los del Programa FEDER 2014-2020.

- **Evaluación.** Se realizará una evaluación permanente en todas las fases de implementación del proyecto. Esta evaluación incluye tanto datos concretos y referenciados del respectivo Indicador, como información procedente de la participación ciudadana que a través de encuestas, reuniones y web permita evaluar la respuesta y colaboración de residentes y visitantes respecto a la materialización de las líneas de actuación.
- **Evaluación interna.** Se realizarán informes de evaluación interna que permita obtener recomendaciones sobre mejoras en la ejecución del proyecto y modificación de las actuaciones, cuando sea necesario.
- **Evaluación externa.** Cuando sea pertinente se solicitará una asistencia técnica externa cualificada que permita contrastar e informar de la evolución

del proceso de implementación, con datos contrastables que permitan evaluar de un modo fiable los indicadores propuestos. Informando pertinentemente a todos los actores implicados en el proyecto de la coherencia, la pertinencia, la eficacia y la eficiencia alcanzadas. Se desarrollará de un modo continuo y especialmente en las etapas de control.

Los informes que emanen de las distintas fases, se presentarán a la Comisión Técnica y a la Comisión Ejecutiva, a fin de garantizar la participación de todos los agentes implicados en el necesario ejercicio de reflexión y aprendizaje.

El total del gasto de gestión cofinanciado no superará en ningún caso el 4% del gasto total del Plan de Implementación de la Estrategia DUSI de La Manga.

#### **7.2.8. Información, Publicidad y Comunicación**

Se preverán los medios adecuados para la difusión, publicidad y Comunicación de la información relativa a la Estrategia hacia la opinión pública, de conformidad con las disposiciones recogidas en el Reglamento (UE) 1303/2013

Se seguirá la Estrategia de Comunicación del Programa Operativo de Crecimiento Inteligente, siguiendo las Medidas de Información y Comunicación propuestas que se adecuen a las características de la Estrategia DUSI de La Manga.

Se elaborará un Plan de Comunicación a fin de optimizar la difusión de las inversiones, buscando una mejora de la imagen de La Manga con repercusión nacional e internacional a fin de rentabilizar la inversión en comunicación en particular, por su relevancia a nivel turístico, con el apoyo de la Consejería de Desarrollo Económico, Turismo y Empleo.

El Plan de Comunicación tendrá como mínimo el siguiente contenido:

- Objetivos y los grupos de destinatarios;
- Estrategia y el contenido de las medidas de información y publicidad
- Beneficiarios potenciales, beneficiarios y el público en general, teniendo en cuenta el valor turístico de la ayuda comunitaria a nivel nacional e internacional, incluyendo los visitantes extranjeros.
- Presupuesto indicativo para la aplicación del plan;



- Servicios administrativos u organismos responsables de la aplicación de las medidas de información y publicidad;
- Indicación del modo en que han de evaluarse las medidas de información y publicidad en cuanto al grado de visibilidad y concienciación de los programas operativos, utilizando los Indicadores de Seguimiento de la Estrategia de Comunicación del POCS.

Se implementará la colaboración con los distintos Organismos, Jornadas, Publicaciones propuestos por la Estrategia de Comunicación del POCS para difundir la información lo más ampliamente posible y optimizar así las inversiones realizadas.

## **8. PRINCIPIOS HORIZONTALES Y OBJETIVOS TRANSVERSALES.**

Para conseguir que las estrategias planteadas conformen un objetivo común, más allá de una mera yuxtaposición de actuaciones es imprescindible trabajar bajo unos principios horizontales y unos objetivos transversales precisos que garanticen la eficacia y la integración de la estrategia según especifica el Reglamento (UE 1303/2013).

La integración hace imprescindible la transversalidad. Esta estará presente gracias a la interdependencia e interconexión de la políticas sectoriales, así como del análisis global de la estrategia como una unidad. Nunca como una suma de individualidades.

La estrategia adopta un enfoque y un pensamiento holístico, como indica la Declaración de Toledo. Huye de los habituales enfoques unidimensionales, mediante enfoques transversales, de modo que las acciones emprendidas en cada uno de los Objetivos Temáticos produzcan un impulso positivo en las otras, afrontando la complejidad del desarrollo urbano y proporcionando respuestas convergentes con idénticos niveles de eficiencia en los retos ambientales, sociales y económicos a que se enfrentan las ciudades.

Para ello se combinan las acciones apoyadas por los Objetivos Temáticos dentro de las prioridades de inversión para la estrategia de La Manga conformando un Objetivo final de DESARROLLO SOSTENIBLE URBANO.

El enfoque horizontal se logra calibrando la interrelación de las acciones, analizando sus efectos sobre el conjunto de la estrategia y su posible efecto multiplicador. Resultando clave el factor tiempo en la consecución de resultados. Esta conectividad necesita un modelo de gestión dinámica y flexible que permite adaptar la estrategia a las sucesivas realidades que sus acciones generen. Siempre dentro de un marco legal que asegure una gobernanza multinivel que garantiza la coherencia de las distintas políticas públicas, (Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020, Estrategias de desarrollo Turístico 2011-2015,...)

En cuanto a la Integración territorial, dada la configuración del ámbito (un entorno con una identidad propia muy característica dividido entre dos administraciones locales) desde el planteamiento inicial de los trabajos ha sido necesario un enfoque integrado para articular los diferentes intereses territoriales. Este modelo de trabajo conjunto es el camino más eficiente para alcanzar soluciones a nivel general.

Existen una serie de principios rectores que están presentes de una manera implícita en la estrategia formando parte de su ADN. Estas directrices garantizan la coherencia con el espíritu de la Unión Europea.

- Igualdad entre hombres y mujeres y la no discriminación
- Desarrollo Sostenible
- Accesibilidad
- Cambio Demográfico
- Mitigación y Cambio Climático.

### **8.1. Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación.**

*“Los principios de igualdad de trato y no discriminación están en el centro del modelo social europeo. Constituyen una piedra angular de los derechos y los valores fundamentales en los que se basa la Unión Europea actual”.* Libro Verde-Igualdad y no discriminación en la Unión Europea ampliada /\* COM/2004/0379 final \*/

La estrategia se apoya y promueve los valores de igualdad y no discriminación, integrándolos como principio transversal y fomentándolo desde cualquier ámbito aplicable. Para garantizar el cumplimiento de los artículos 21 y 23 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2010/C83/02).

En cuanto a la igualdad entre hombres y mujeres, estos principios se ven también recogidos en los objetivos prioritarios del Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades 2014-2016 de ámbito estatal y el IV Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades entre hombres y mujeres de la Región de Murcia, 2009-2011, de los cuales también se recogen de manera intrínseca en la Estrategia:

- Objetivo 1. Mejorar de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en el acceso, permanencia y condiciones de trabajo en el mercado laboral, y en el emprendimiento.
- Objetivo 2. Apoyar la conciliación y corresponsabilidad de la vida personal, familiar y laboral.
- Objetivo 3. Erradicar la violencia que sufren las mujeres por el hecho de serlo.
- Objetivo 4. Mejorar la participación de las mujeres en los ámbitos político, económico y social.

- Objetivo 5. Impulsar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres a través del sistema educativo.
- Objetivo 6: Integrar plenamente el principio de igualdad de trato y de oportunidades en todas las políticas y acciones del Gobierno

De manera global, la estrategia ha tenido en cuenta de modo directo las prescripciones relacionadas con la promoción de la igualdad en: la Directiva 2010/41, de 7 de julio de 2010, sobre la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres que ejercen una actividad autónoma, la Directiva 2006/54/CE, de 5 de Julio de 2006, relativa a la aplicación del principio de igualdad de oportunidades e igualdad de trato entre hombres y mujeres en asuntos de empleo y ocupación (refundición) y la Directiva 2004/113/CE, de 13 de diciembre de 2004, por la que se aplica el principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres al acceso a bienes y servicios y su suministro, así como la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, para intentar reflejar sus propuestas y prescripciones de un modo transversal.

Resulta igualmente básico en el desarrollo de la Estrategia establecer de una manera específica no solo la prohibición de cualquier tipo de discriminación, en particular la ejercida por razón de sexo, raza, color, orígenes étnicos o sociales, características genéticas, lengua, religión o convicciones, opiniones políticas o de cualquier otro tipo, pertenencia a una minoría nacional, patrimonio, nacimiento, discapacidad, edad u orientación sexual, tal y como manifiesta el artículo 23 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Si no desarrollando de una manera activa acciones para erradicar estas prácticas sociales según la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social que traspone la Directiva 2000/43/CE del Consejo, de 29 de junio de 2000, relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato de las personas independientemente de su origen racial o étnico al ordenamiento jurídico español.

## **8.2. Desarrollo Sostenible.**

El artículo 8 del Reglamento (UE) N°1303/2013 establece que los objetivos de los Fondos EIE serán conducidos en el marco del desarrollo sostenible con el fin de preservar y mejorar el medio ambiente, y teniendo en cuenta el principio de que «quien contamina paga», pero la estrategia para afianzar su carácter integrador no solo ha incluido el desarrollo sostenible desde el punto de vista ambiental.

Esta línea de pensamiento se ha convertido en uno de los paradigmas de finales del S. XX: “la sostenibilidad”. Concepto que tiene su origen en el informe de la World Commission on Environment and Development (WCED) del año 1987 titulado *Our Common Future* también conocido como “Brundlant Report” y que define el desarrollo sostenible como “(...) aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la posibilidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades” (Informe Brundlant). La supervivencia del planeta, según la mayoría de la comunidad científica, pasa por la adopción de políticas de reducción de emisiones y gestión adecuada de recursos no renovables. Ello supone asumir una nueva actitud cultural que nos permita poder vivir en armonía con la naturaleza, vivir menos destructivamente y consumir menos, teniendo presente que los recursos del planeta no son ilimitados.

Sin duda, el compromiso nos obliga a rediseñar nuestro entorno físico, económico y social en la búsqueda de una sensibilidad desarrollada desde 1987, con la Primera formulación oficial de “Desarrollo Sostenible”

*“Un desarrollo urbano bien diseñado y planificado, puede favorecer un crecimiento basado en un uso reducido de combustibles fósiles, mejorar la calidad ambiental y reducir las emisiones de carbono”* (Carta de Leipzig, 2007).

La Estrategia, siguiendo los principios de la Declaración de Toledo, se aborda como “(...) *un verdadera regeneración “verde, ecológica o ambiental de las ciudades (...),”* contribuyendo a alcanzar una mayor eficiencia en el uso de recursos, la descarbonización de la economía, la mitigación y adaptación al cambio climático, la protección de la biodiversidad y los ecosistemas, y la resiliencia ante desastres trabajando de una manera coordinada y compleja mediante actuaciones interconectadas y vertebradas alrededor del reequilibrio en los siguientes conceptos:

- Una reorganización del tejido urbano, que aproxime los usos habituales del ciudadano y una red eficiente de transporte movilidad
- Un tejido diverso y equilibrado (en cuanto a usos, equipamientos, suelo,...) que actúe como foco de atracción poblacional. Ya sean residentes o turistas.
- Un tejido social

El aumento de la conciencia mundial sobre la crisis climática y el agotamiento de recursos no renovables está generando en la comunidad global el deseo y la

necesidad de cambiar nuestros hábitos destructivos de las últimas décadas, adoptando progresivamente formas de desarrollo sostenible, que no exploten la Tierra hasta el agotamiento de sus recursos sino que progresen en armonía con ella y ayudando a sus procesos naturales, tal y como se refleja en la Estrategia Urbana Integrada planteada para La Manga del Mar Menor.

### **8.3. Accesibilidad.**

Siguiendo las prescripciones del artículo 7 del Reglamento (UE) 1303/2013, la Estrategia DUSI La Manga ha tomado las medidas adecuadas para evitar cualquier discriminación basada en la discapacidad. Se ha hecho especial hincapié en que cualquier ciudadano, especialmente las personas con discapacidad, tenga acceso a todos los productos, bienes, servicios e infraestructuras que estén abiertos al público o sean de uso público de conformidad con el Derecho aplicable, contribuyendo de este modo a eliminar los obstáculos para las personas con discapacidad y los ancianos. En particular, se garantizará la accesibilidad general al entorno físico, el transporte y las tecnologías de la información y las comunicaciones para fomentar la inclusión de los grupos desfavorecidos, incluidas las personas con discapacidad.

De igual manera se han tenido presente a lo largo de todo el desarrollo de la Estrategia DUSI La Manga los principios inspiradores y objetivos Estrategia Española de discapacidad 2012-2020, a fin de lograr una accesibilidad total en todos los ámbitos de la Estrategia. Relacionando la transversalidad con el concepto de “Compatibilidad” que aplicada a cualquier actuación, física, de infraestructuras, presupuestaria o legislativa que se ejerce sobre los derechos de las personas con discapacidad garantice que sea plenamente compatible con el entorno del ecosistema social, político y administrativo.

### **8.4. Cambio Demográfico.**

Tal y como se muestra en Ciudades del Mañana, uno de los mayores desafíos a los que se enfrenta Europa – y España – es el cambio demográfico y en particular el envejecimiento de la población. Este cambio estructural que conlleva la existencia de un mayor porcentaje de personas en el grupo de población de más de 65 años produce una mayor presión sobre el sistema de pensiones y el aumento de la demanda de prestaciones de protección social, especialmente de servicios de atención sanitaria y relativas a situaciones de dependencia.

Las tendencias demográficas europeas presentan una serie de retos que varían en función del país y de la ciudad. Hay una tendencia general de envejecimiento de la población de la UE.

Un gran incremento del número de personas de edad avanzada es un aspecto importante de la población envejecida. El número de las personas de más de 80 años de edad aumentará rápidamente y se doblará cada 25 años. En los próximos 30 años, este grupo de edad representará más del 10 % de la población en muchas ciudades de la UE.

Los retos derivados del cambio demográfico, en particular los relacionados con la disminución de la población activa, un porcentaje cada vez mayor de jubilados y la despoblación, se han tenido en cuenta en todos los niveles de la Estrategia DUSI La Manga, según el Anexo I del Reglamento UE 1303/2013.

La estrategia ha recogido como uno de los principios básicos de su desarrollo la integración de estos nuevos modelos demográficos previstos, creando un crecimiento vinculado a una sociedad en proceso de envejecimiento. Algo especialmente importante en un entorno turístico de las características de La Manga, donde los reequilibrios poblacionales son una prioridad.

## **8.5. Mitigación y Cambio Climático.**

Cumpliendo el Reglamento UE Nº 1303/2013, la Estrategia tiene en cuenta las medidas que contribuyan a la mitigación y adaptación al cambio climático y las recomendaciones de actuación previstas en la Cumbre de París, Convención Marco sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas en diciembre de 2015 y las recomendaciones sobre Cambio Climático expresadas en la estrategia Europa 2020 y en la Declaración de Marsella (2008).

El Plan Estratégico de la región de Murcia 2014-2020, recoge en su línea de acción *“7.2.9.2 La promoción de la adaptación al cambio climático de sectores vulnerables clave, siendo el primero de ellos el Mar Menor.”* Y sus líneas de acción se han recogido en la redacción de la estrategia de manera prioritaria.

El Cambio Climático es una cuestión especialmente relevante al ser La Manga una zona de riesgo por sus características físicas. Realizar actuaciones de control directo (refuerzo y protección de la orilla) y reducción de las emisiones de CO2 (desarrollo del

Objetivo Temático OT4) son clave para la Sostenibilidad de La Manga. Pero más allá de las actuaciones directas contra las posibles consecuencias de la subida de las temperaturas, en el documento se recoge de una manera integrada los mecanismos que pueden colaborar en la prevención de este fenómeno. Solo mediante una planificación multidisciplinar, que recoja principios como el control de emisiones, el ahorro de energía o el uso de energías limpias se conseguirá la mitigación del cambio climático.

*“(...) no hay que olvidar que además de las estrategia de mitigación del cambio climático es necesario comenzar a impulsar estrategias de adaptación al mismo, especialmente en las zonas costeras o riberas fluviales potencialmente afectadas por los cambios de nivel del mar o las inundaciones, o aquellas donde previsiblemente los efectos derivados del calentamiento sean mayores” (Declaración de Toledo, 2010).*

## LA MANGA ABIERTA 365

EDUSI: Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado

---

# ANEXOS



REGIÓN DE MURCIA  
Consejería de Fomento e Infraestructuras  
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos



## ÍNDICE ANEXOS

<b>1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ESTUDIO DE TRÁFICO, MOVILIDAD Y PLAN DE ACTUACIONES EN LA MANGA DEL MAR MENOR (2010).....</b>	<b>15</b>
<b>3. NOTICIAS DE PRENSA SOBRE LA MANGA DEL MAR MENOR.....</b>	<b>17</b>
<b>4. ENLACES DE REFERENCIA.....</b>	<b>20</b>



## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

1.1. Sugerencias y aportaciones de la Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE), entregadas en la Jornada de Participación Ciudadana del 4/11/2015.



# PLAN DIRECTOR DE LA MANGA DEL MAR MENOR Y CABO DE PALOS



### AUTORES.-

Antonio Plaza Gonzalez  
Diego de Haro Millán  
Andrés Llames Fernandez

Presidente ACE La Manga-Cabo de Palos  
Director de Proyectos e Inversiones  
Director de Comunicaciones

Inscrita en el Registro de Asociaciones de la Región de Murcia con el nº 11.313-1ª

1

Fuente: <http://lamangaturismo.com/PRC/>



## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 1.2. Buzón de Sugerencias habilitado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para recoger las propuestas de los ciudadanos.

Región de Murcia

GOBIERNO Y CONSEJERÍAS | CARM INFORMA | ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA | ÁREAS TEMÁTICAS

Fomento e Infraestructuras

Inicio > CFI > Puertos, Costas y ... > Costas > Estrategia de revista...

### La Manga abierta 365 días al año

La Consejería de Fomento e Infraestructuras con la colaboración de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier promueve una Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (DUSI) para mejorar un entorno tan emblemático como La Manga del Mar Menor.

Ya seas residente o visitante necesitamos tu colaboración para establecer y priorizar las medidas que respondan a la realidad de La Manga. Solo implicando a la ciudadanía y a todos los agentes (sociales, políticos y económicos) podremos materializar vuestras propuestas.

Por favor, envía tus sugerencias a [participacion.lamanga@carm.es](mailto:participacion.lamanga@carm.es), indicando:

Correo electrónico:

Clasificación: visitante/residente/agente comercial/agente social/agente político

Nombre:

Asociación:

Sugerencias-Propuestas:

Muchas gracias por tu colaboración.



Buzón de Sugerencias habilitado en la página web de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Fuente: [http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=52184&IDTIPO=100&RASTRO=c394\\$m37089](http://www.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=52184&IDTIPO=100&RASTRO=c394$m37089)



## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 1.3. Reunión en La Manga (Puerto Tomás Maestre) con la Asociación de Comerciantes y Empresarios de La Manga y Cabo de Palos (ACE), Concejales de Turismo de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Hostemur, La Manga Consorcio, Asociación de Vecinos de La Manga, Asociación Radio Taxi La Manga, ... (Fecha: 30/09/2015)



Región de Murcia  
Consejería de Fomento  
e Infraestructuras

Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Plaza de Santoña, 6  
30071 – Murcia.

[www.carm.es/cpt/](http://www.carm.es/cpt/)

La Consejería e Fomento e Infraestructuras, a través de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, está impulsando un proyecto urbano integrado para la Manga, con la denominación de “Estrategia Urbana Integrada para La Manga del Mar Menor”. Este proyecto se está desarrollando en coordinación de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, con el objetivo de optar a la convocatoria de Desarrollo Urbano Sostenible.

Las operaciones deben combinar acciones encaminadas a:

- Mejorar el entorno urbano
- Fomentar la movilidad urbana sostenible
- Promover estrategias de bajas emisiones en carbono en las áreas urbanas
- Favorecer la inclusión social a través del apoyo a la regeneración física y económica de las áreas urbanas deprimidas.

Con el objeto de dar a conocer la estrategia que se está desarrollando y lograr la participación ciudadana en la definición de la misma, se solicita su asistencia a la reunión con los agentes sociales que puedan estar interesados en la misma, que está prevista para el próximo miércoles 30 de septiembre a las 18:00 horas, en el Puerto de Tomás Maestre, según orden del día adjunto.

Agradeciendo su cooperación, se despide atentamente

El Director de Transportes, Costas y Puertos

Salvador García-Ayllón Veintimilla.



## ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN PARA LA MANGA DEL MAR MENOR

Miércoles, 30 de septiembre de 2015 a las 18:00 h. en el Puerto Tomás Maestre

### Orden del día

1. Saludo del Excmo. Consejero de Fomento e Infraestructuras, D. Francisco Martín Bernabé Pérez.
2. Presentación de la Estrategia por parte del Ilmo. Director General de Transportes, Costas y Puertos, D. Salvador García-Ayllón Veintimilla.
3. Intervención de la Concejala de Turismo del Ayuntamiento de Cartagena, Dña Obdulia Gómez Bernal.
4. Intervención del Concejal de Turismo del Ayuntamiento de San Javier, D. Antonio Marcelo Martínez Torrecillas.
5. Desarrollo de la Estrategia, líneas de trabajo y objetivos, por parte de D. Enrique Mínguez Martínez, Arquitecto.
6. Aportación de sugerencias por parte de los asistentes.



### **1.- Representantes de Ayuntamientos**

#### Cartagena

Concejala Delegada de Industria, Turismo y otros.  
D.ª Obdulia Gómez Bernal

#### San Javier

Concejal de Turismo, Playas, Comercio y otros  
D. Antonio M. Martínez Torrecillas

Alcalde Pedáneo de La Manga  
D. Michael Madrid

Técnico de Turismo de San Javier  
D. Sergio

### **2.- Representantes de Asociaciones de La Manga y Cabo de Palos**

Asociación de Vecinos de La Manga  
D.ª Marisa Aznar

Asociación de Vecinos de Cabo de Palos  
D.ª Cristina Aguado

Asociación de Mujeres de Cabo de Palos  
D.ª Isabel Belmonte

Hostecar  
D.ª Francisca Naranjo

Hostetur  
D. Antonio Guillén

ACE Asociación de Empresarios La Manga Cabo de Palos  
D. Antonio Plaza y D. Diego de Aro

Estación Náutica Mar Menor  
D.ª M.ª José Segura

Asociación Centros de Buceo Cabo de Palos  
D. David Valcazar

Asociación Radio Taxi La Manga  
D. Antonio Romero

Asociación Moto-Turística La Manga  
D. Kini Herr

Club de Atletismo La Manga  
D. Norberto Martín

### **3.- Empresarios**

B&G Ferrys  
D. Antonio Fernández

Escuela de Vela El Galán  
D. Francisco Delgado

Motonáutica Maleni  
D. Daniel Conesa y D. Francisco Conesa

Posidonia La Manga  
D.ª Anabel Olivares



El Director General de Transportes, Costas y Puertos, de la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la CARM D. Salvador García-Ayllón junto a la concejala de Turismo del Ayuntamiento de Cartagena D<sup>a</sup>. Obdulia Gómez y el concejal de Turismo del Ayuntamiento de San Javier D. Antonio Martínez en una de las jornadas de Participación Ciudadana.

Fuente: <http://diariodelamanga.com/local/2015-11-05/recogiendo-ideas-para-la-manga-del-futuro-1603/>



Asistentes a una de las jornadas de Participación Ciudadana



## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 1.4. Reunión con los representantes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Instituto de Turismo de la Región de Murcia, Servicio de Puertos y Servicio de Costas de la Dirección General de Transportes y Puertos de la Región de Murcia. (Fecha 16/07/2015)



Región de Murcia  
Consejería de Fomento e Infraestructuras  
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos

Plaza de Santoña, 6  
30071 – Murcia.

[www.carm.es/cpt/](http://www.carm.es/cpt/)

#### ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN PARA LA MANGA EL MAR MENOR

Jueves, 16 de julio de 2015 a las 11:00h.

#### Asistentes

Ayuntamiento de Cartagena: Dña. Obdulia Gómez Bernal  
Ayuntamiento de San Javier: D. Antonio Marcelo Martínez Torrecillas  
Instituto de Turismo de la Región de Murcia: D. Fidel Palacios Muñoz  
Dirección General de Transportes y Puertos.  
Servicio de Infraestructura: D. Francisco Marín Arnales  
Servicio de Costas: Dña. Amparo Suárez Guillén  
D. Enrique Mínguez Martínez, Arquitecto

#### Orden del día.

1. Situación actual del proyecto.
2. Planificación de los trabajos a realizar
3. Aportación de sugerencias por parte de los asistentes.

Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, Plaza Santoña nº 6.

**Sala de Juntas Despacho Nº 323, Planta Tercera.**



## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 1.5. Reunión con los representantes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Servicio de Costas y Servicio de Puertos de la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos. (Fecha: 9/10/2014)



Portada de la presentación de reunión con los representantes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier y Servicio de Puertos de la Región de Murcia



## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 1.6. Reunión con los representantes de los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, Instituto de Turismo de la Región de Murcia, Hostemur, Hostetur, Dirección General de Territorio y Vivienda, Servicio de Puertos y Servicio de Costas de la Dirección General de Transportes y Puertos de la Región de Murcia. (Fecha 22/07/2014)



Región de Murcia  
Consejería de Obras Públicas  
y Ordenación del Territorio  
Dirección General de Transportes y Puertos

Plaza de Santoña,  
6  
30071 – Murcia.  
[www.carm.es/cpt/](http://www.carm.es/cpt/)

#### ESTRATEGIA DE GESTIÓN INTEGRADA DE ZONAS COSTERAS EN EL ÁREA DEL MAR MENOR Y SU ENTORNO.

#### Reunión Estrategia de Revitalización para La Manga del Mar Menor

Martes 22 de julio de 2014 a las 12:30h.

#### Asistentes Convocados

Ayuntamiento de Cartagena: D. Francisco José Espejo García  
Arquitecto: D. Jesús López

Ayuntamiento de San Javier: D. Antonio Marcelo Martínez  
Torrecillas

Dirección General de Territorio y Vivienda.  
D. Domingo Caravaca Rueda  
D. Manuel Gambín Peñalver

Instituto de Turismo: D. Fidel Palacios

HOSTEMUR: Soledad Díaz García

HOSTETUR: Antonio Guillén

Enrique Mínguez Martínez, Arquitecto.

Dirección General de Transportes y Puertos.  
Servicio de Puertos: D. Francisco Marín Arnaldos  
Servicio de Costas: Dña. Amparo Suárez Guillén

Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, Plaza Santoña nº 6.

**Sala de Juntas Despacho N° 323, Planta Tercera.**



Región de Murcia  
Consejería de Fomento,  
Obras Públicas y Ordenación del Territorio  
  
Dirección General de Transportes, Costas y  
Puertos

Plaza de Santoña,  
6  
30071 – Murcia.  
  
[www.carm.es/cpt/](http://www.carm.es/cpt/)

A la atención del Presidente de la Asociación de Empresarios de Hostelería y Alojamientos Turísticos de la Costa Cálida (HOSTETUR)

Estimado Sr. Antonio Guillén

Desde la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio se está impulsando la elaboración e implantación de una "Estrategia para Gestión Integrada de Zonas Costeras en el Área del Mar Menor y su entorno".

Dentro de las actuaciones propuestas, la acción nº29 consiste en mejorar la competitividad del modelo urbano de la Manga, cuestión que consideramos de gran importancia para su desarrollo.

Dado que uno de los pilares de la Estrategia es la implicación de todas los agentes competentes, y como representante de HOSTETUR se le convoca para asistir a la reunión que se celebrará el día 22 de julio de 2014 a las 12,30 h en la Sala de Juntas situada en el despacho nº323 del Edificio de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, situado en plaza Santoña, 6 de Murcia.

En dicha reunión se abordará la problemática existente en La Manga, exponiéndose una propuesta de alternativas y su financiación, recogiendo asimismo todas las sugerencias que deseen aportar.

Agradeciendo de antemano su asistencia, reciba un cordial saludo,

Amparo Suárez Guillén  
Jefa del Servicio de Costas

*Se ruega confirmación*

## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

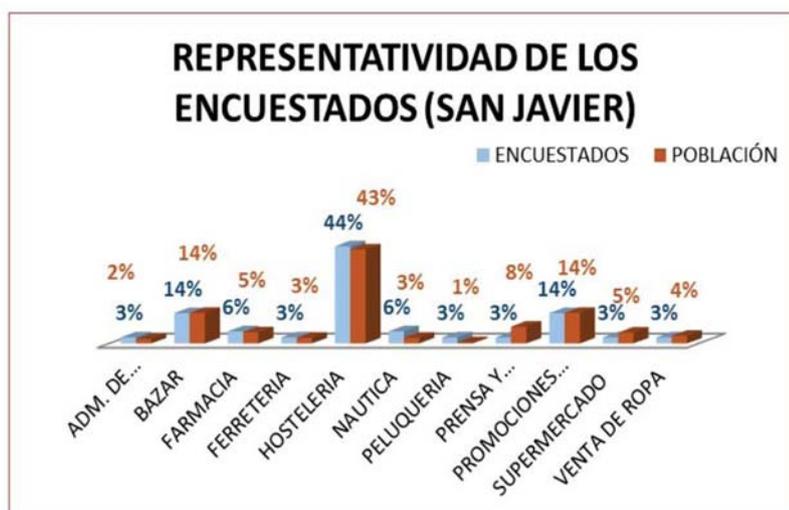
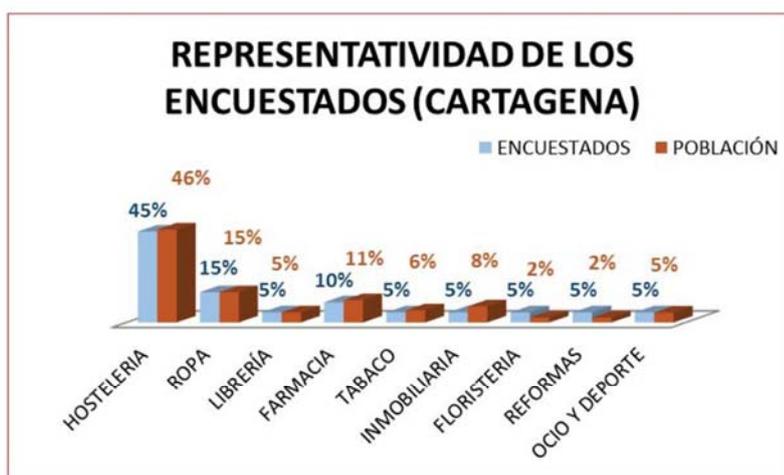
### 1.7. Encuesta realizada a los Empresarios de La Manga. 2012-2013



*Jonathan Ernesto Ronquillo Campoverde*  
*La situación económica de las empresas en La Manga: ¿estamos saliendo de la crisis?*

#### c. Gráficos

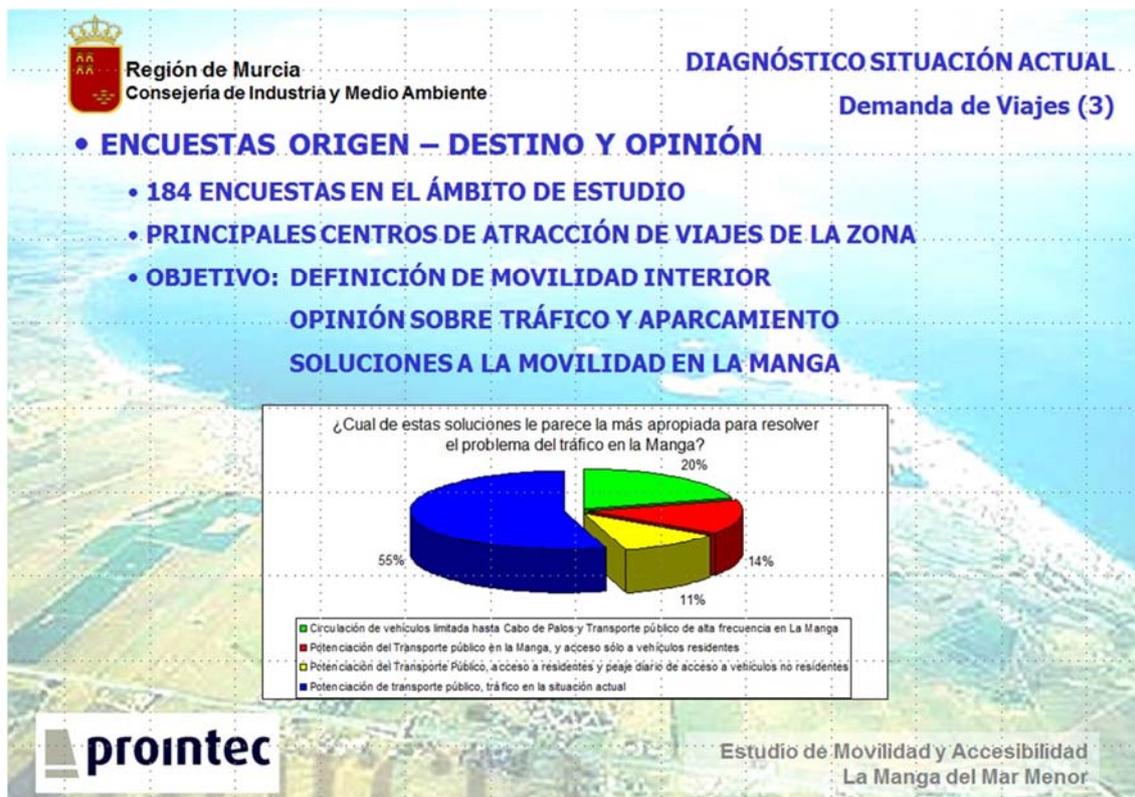
**Gráfico 1:** Representatividad de los datos obtenidos en comparación con nuestra población



Fuente: La situación económica de las empresas en La Manga: ¿estamos saliendo de la crisis?  
 Jonathan Ernesto Ronquillo Campoverde

## ANEXO 1: PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

### 1.8. Encuesta realizada sobre MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD en La Manga del Mar Menor. 2006

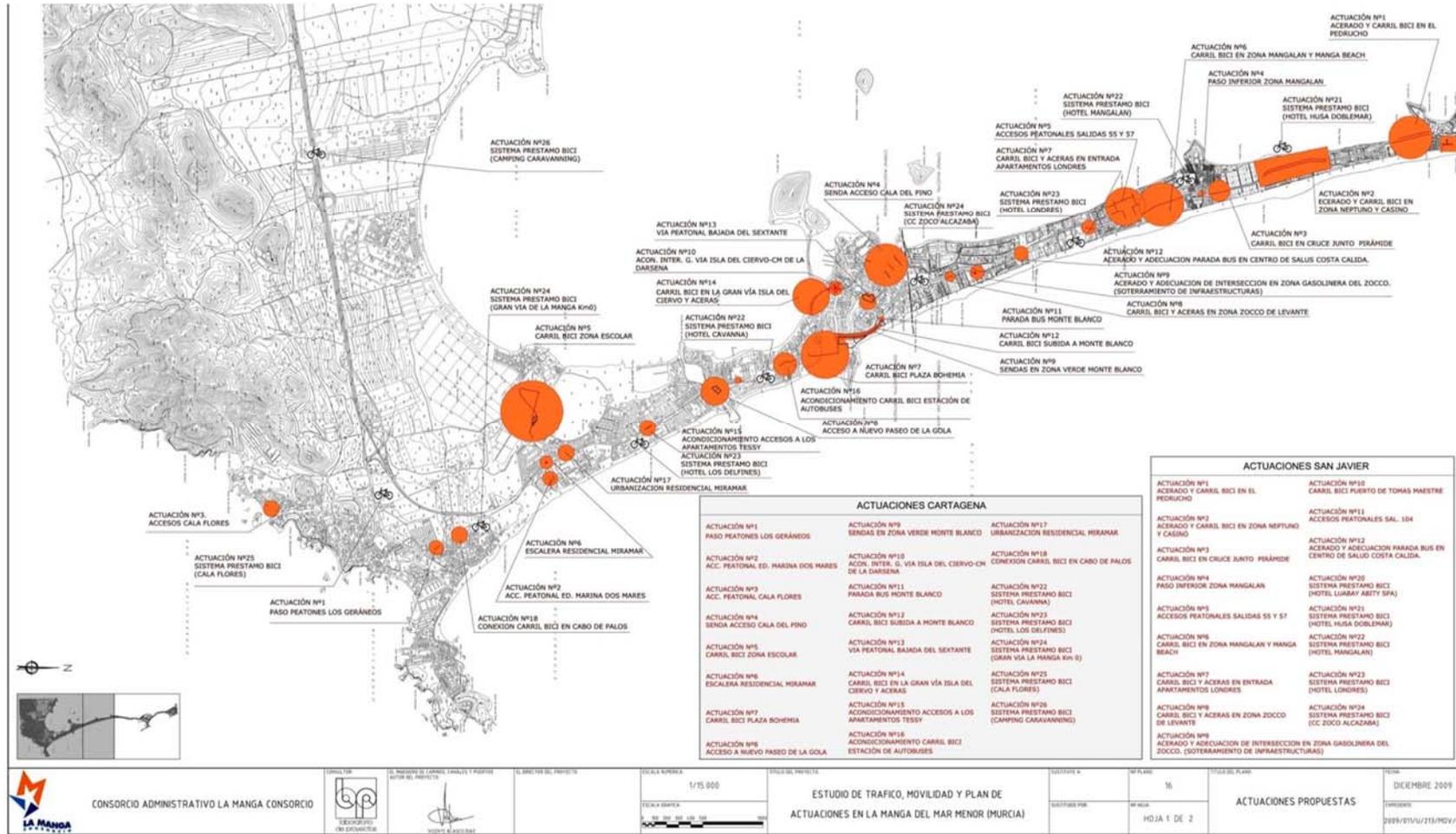


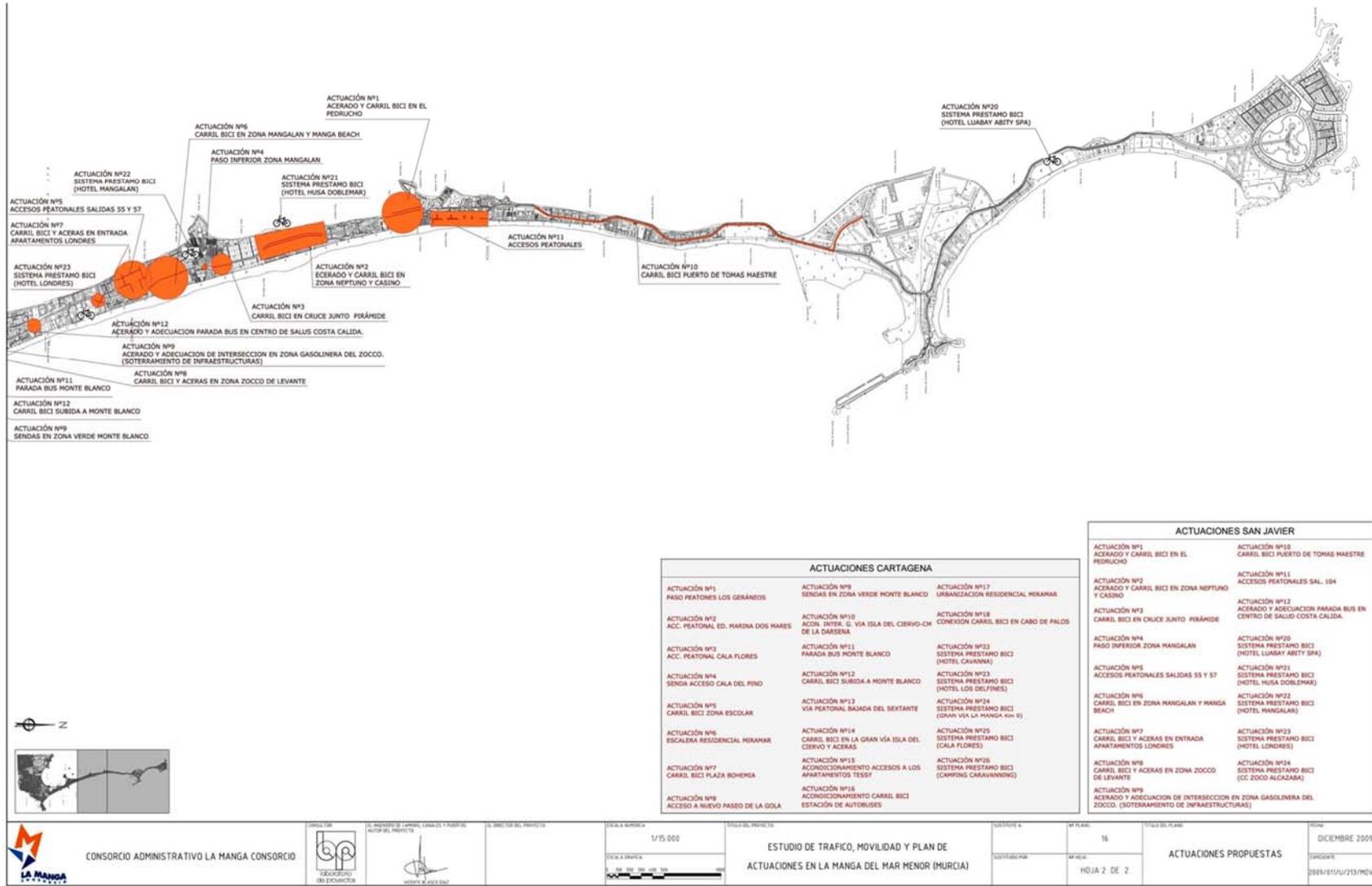
Fuente: Estudio de Movilidad y Accesibilidad La Manga del Mar Menor. Prointec – Consejería de Industria y Medio Ambiente



**ANEXO 2: ESTUDIO DE TRÁFICO, MOVILIDAD Y PLAN DE ACTUACIONES EN LA MANGA DEL MAR MENOR (2010)**

**2.1. Planos 16 y 17.**





ACTUACIONES SAN JAVIER	
ACTUACIÓN Nº1 ACERADO Y CARRIL BICI EN EL PEDRUCHO	ACTUACIÓN Nº10 CARRIL BICI PUERTO DE TOMAS MAESTRE
ACTUACIÓN Nº2 ACERADO Y CARRIL BICI EN ZONA NEPTUNO Y CASINO	ACTUACIÓN Nº11 ACCESOS PEATONALES SAL. 194
ACTUACIÓN Nº3 CARRIL BICI EN CRUCE JUNTO PIRÁMIDE	ACTUACIÓN Nº12 ACERADO Y ADECUACIÓN PARADA BUS EN CENTRO DE SALUD COSTA CALIDA.
ACTUACIÓN Nº4 PASO INFERIOR ZONA MANGALAN	ACTUACIÓN Nº20 SISTEMA PRESTAMO BICI (HOTEL LUABAY ABITY SPA)
ACTUACIÓN Nº5 ACCESOS PEATONALES SALIDAS 55 Y 57	ACTUACIÓN Nº21 SISTEMA PRESTAMO BICI (HOTEL HUSA DOBLEMAR)
ACTUACIÓN Nº6 CARRIL BICI EN ZONA MANGALAN Y MANGA BEACH	ACTUACIÓN Nº22 SISTEMA PRESTAMO BICI (HOTEL MANGALAN)
ACTUACIÓN Nº7 CARRIL BICI Y ACERAS EN ENTRADA APARTAMENTOS LONDRES	ACTUACIÓN Nº23 SISTEMA PRESTAMO BICI (HOTEL LONDRES)
ACTUACIÓN Nº8 CARRIL BICI Y ACERAS EN ZONA ZOCCO DE LEVANTE	ACTUACIÓN Nº24 SISTEMA PRESTAMO BICI (CC ZOCCO ALCAZABA)
ACTUACIÓN Nº9 ACERADO Y ADECUACIÓN DE INTERSECCIÓN EN ZONA GASOLINERA DEL ZOCCO. (SOTERRAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS)	

ACTUACIONES CARTAGENA		
ACTUACIÓN Nº1 PASO PEATONAL LOS GERÁNEOS	ACTUACIÓN Nº9 SENDAS EN ZONA VERDE MONTE BLANCO	ACTUACIÓN Nº17 URBANIZACIÓN RESIDENCIAL HIRAMAR
ACTUACIÓN Nº2 ACC. PEATONAL ED. MARINA DOS HARES	ACTUACIÓN Nº10 ACÓN. INTER. G. VIA ISLA DEL CIERVO-CH DE LA DAMISERA	ACTUACIÓN Nº18 CONEXIÓN CARRIL BICI EN CABO DE PALOS
ACTUACIÓN Nº3 ACC. PEATONAL CALA FLORES	ACTUACIÓN Nº11 PARADA BUS MONTE BLANCO	ACTUACIÓN Nº22 SISTEMA PRESTAMO BICI (HOTEL CAHAMA)
ACTUACIÓN Nº4 SENDA ACCESO CALA DEL PINO	ACTUACIÓN Nº12 CARRIL BICI SUBIDA A MONTE BLANCO	ACTUACIÓN Nº23 SISTEMA PRESTAMO BICI (HOTEL LOS DELFINES)
ACTUACIÓN Nº5 CARRIL BICI ZONA ESCOLAR	ACTUACIÓN Nº13 VIA PEATONAL BAJADA DEL SEXTANTE	ACTUACIÓN Nº24 SISTEMA PRESTAMO BICI (GRAN VIA LA MANGA Km 0)
ACTUACIÓN Nº6 ESCALERA RESIDENCIAL HIRAMAR	ACTUACIÓN Nº14 CARRIL BICI EN LA GRAN VÍA ISLA DEL CIERVO Y ACERAS	ACTUACIÓN Nº25 SISTEMA PRESTAMO BICI (CALA FLORES)
ACTUACIÓN Nº7 CARRIL BICI PLAZA BOHEMIA	ACTUACIÓN Nº15 ACONDICIONAMIENTO ACCESOS A LOS APARTAMENTOS TESSY	ACTUACIÓN Nº26 SISTEMA PRESTAMO BICI (CARRERS CAHAMA/ANDINO)
ACTUACIÓN Nº8 ACCESO A NUEVO PASO DE LA GOLA	ACTUACIÓN Nº16 ACONDICIONAMIENTO CARRIL BICI ESTACIÓN DE AUTOBUSSES	

					ESCALA: 1/15.000 	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>ESTUDIO DE TRAFICO, MOVILIDAD Y PLAN DE ACTUACIONES EN LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA)</b>	SUBTÍTULO 4: SUBTÍTULO 16B	Nº PLANO: 16	TÍTULO DEL PLANO: <b>ACTUACIONES PROPUESTAS</b>	FECHA: DICIEMBRE 2009
					HOJA 2 DE 2	2009/01/02/213/PROV/01				

ANEXO 3: NOTICIAS DE PRENSA SOBRE LA MANGA DEL MAR MENOR

2

LA NOTICIA

LA VERDAD • MARTES  
 20 DE NOVIEMBRE DE 2007



**Moretoría urbanística en La Manga**  
 ▶ La Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa elaborada por Medio Ambiente propone una moratoria urbanística en La Manga para no agravar la situación ante los efectos del cambio climático.



**Marina de Cope, a favor de la exclusión residencial en los primeros 500 metros de costa**  
 ▶ El Ministerio respalda la prohibición vigente en Murcia de construir complejos residenciales en la franja de los primeros 500 metros de costa y apoyará el proyecto de Marina de Cope si es nacional.

# Medio Ambiente aconseja que no se construya más en La Manga

El Ministerio insiste en que el Mar Menor está amenazado por el cambio climático y ofrece a la Comunidad Autónoma un plan para mitigar los efectos

J. MOLLEJO MURCIA

El Ministerio de Medio Ambiente insistió ayer en Murcia sobre el riesgo que corre La Manga del Mar Menor como consecuencia del aumento del nivel del mar

(unos 15 centímetros en 50 años) que, según los informes científicos, causará el cambio climático. Los heraldos de la catástrofe fueron el secretario general para la Biodiversidad y el Territorio, Antonio Serrano, y el director general

de Costas, José Fernández, quienes ofrecieron una rueda de prensa en la Universidad de Murcia para informar de la Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa, cuya finalidad es frenar la ocupación masiva de la franja costera,

recuperar su estado natural y adoptar medidas para hacer frente a los efectos del cambio climático. Esta estrategia, basada en un estudio realizado por consultores externos al Ministerio, considera que «La Manga está saturada»

por lo que aconseja «no seguir construyendo», según la exposición realizada ayer por el director general de Costas. Fernández propuso «urbanizar con otros criterios», ya que «no podemos seguir creciendo hacia el mar, sino que debemos replantearnos hacia tierra». Aseguró que «la masificación es mala para el turismo» e indicó que «es el momento de reconducir la situación», para lo que abogó por el diálogo entre todas las administraciones. Con respecto al proyecto de Marina de Cope, el director de Costas indicó que «es una oportunidad de desapego económico» y que el Ministerio no se opondrá «si es un desarrollo racional y sostenible». El secretario general para la Biodiversidad recordó al respecto que la macrounificación de



**NEGOCIACIÓN.** Un momento de la reunión de la Comisión del Mar Menor, reunida ayer en un hotel de La Manga. / ANTONIO GILJACM

**El plan presentado ayer carece, por ahora, de dotación presupuestaria**

crítico que «muchas de las actuaciones propuestas son competencia de los ayuntamientos y de la Comunidad, no del Ministerio». Fernández también censuró que el plan de Medio Ambiente carezca de dotación presupuestaria, y que se base en un estudio realizado por «universidades de fuera, cuando lo normal hubiera sido recurrir a las universidades de la Región». El alto cargo murciano comentó que los representantes de Hostentur y Coag se quejaron de que el informe «demonstraba el turismo y la agricultura». A la reunión, presidida por el secretario general para la Biodiversidad, Antonio Serrano, asistieron además representantes de los ayuntamientos de Cartagena, San Pedro, San Javier y Los Alcazares, la Federación de Asociaciones de Vecinos de Cartagena, la COEC, ANSE, de la Universidad de Murcia, la Politécnica de Cartagena, Ucom, Asaja y Coag, entre otros. El profesor Losada expuso su estudio de más de 150 folios a los asistentes, resaltó la importancia de los humedales en la laguna salada y señaló la posible creación de un cinturón verde que una las localidades del Mar Menor. La reunión fue una primera toma de contacto. El Ministerio ha convocado otra para el próximo 15 de diciembre, para la que los asistentes deberán enviar sus propuestas.

**COLECCIÓN NACIMIENTO DE SALZILLO**  
 Portal y figuras pintadas a mano  
 TAMAÑO REAL DEL COMENTARIO 45 X 15X 15 CM  
 PROMOCIÓN LIMITADA  
 Hasta agotar existencias  
 De lunes a miércoles con  
**LA VERDAD**  
 Con el patrocinio de:

## La Consejería critica la invasión de competencias locales y autonómicas

J. M. A. / P. C. CARTAGENA

La situación es mala, pero no hay ninguna propuesta concreta. El Ministerio de Medio Ambiente convocó ayer a más de una treintena de colectivos en el hotel Entremares de La Manga para explicar a los estudios que ha realizado sobre el Mar Menor con el objetivo de intentar disminuir la contaminación que desde hace

años se acumula en la laguna salada. Es la primera vez que las administraciones locales, regionales y centrales se sientan para establecer soluciones. Durante el encuentro, denominado Comisión Mar Menor, se detalló el estudio del catedrático de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada, Miguel Ángel Losada Rodríguez. El pro-

fesor señaló que la principal causa de la contaminación procede de los pesticidas que vierten los agricultores a la laguna salada y al aumento de la construcción que en los últimos años asola las zonas cercanas a la laguna salada. El secretario autonómico para la Sostenibilidad, Pablo Fernández, presente en el encuentro, ofreció la colaboración de la Consejería de Desarrollo Sostenible, pero

Fuente: Diario La Verdad de Murcia. Martes 20 de Noviembre de 2007

LA FUNDACIÓN TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD fue constituida ayer por la Consejería de Desarrollo Sostenible y entre sus objetivos está la creación de barcos ecológicos que se moverán a través del calor del Sol

## Una flota de ferris ecológicos unirá los distintos municipios del Mar Menor

B. GARCÍA ILLÁN

■ MURCIA. Modernizar el territorio y convertir a la Región en un referente en el Mediterráneo en el desarrollo sostenible. Este es el objetivo de la Fundación Territorio y Sostenibilidad, constituida ayer por la Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio y que se encargará del proyecto 'Región de Murcia. Territorios Inteligentes'.

Uno de los principales proyectos de esta nueva fundación, es la puesta en marcha de una flota de ecobarcos que servirá para comunicar a los municipios del Mar Menor. "Estamos trabajando con el Centro Tecnológico Naval y del Mar", explicó el consejero de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Benito Mercader, "y con la Universidad Politécnica de Cartagena en el desarrollo de estos barcos ecológicos".

Al parecer, ya se ha avanzado bastante en este proyecto ya que según Mercader, "ya se han realizado prototipos con los que se está evaluando su eficacia por lo que pronto, estará listo el modelo definido de estos ecobarcos que permitirán una movilidad sostenible entre los municipios ribereños".

Por otra parte, otra de las grandes iniciativas será la creación del Instituto de Alcaldes, un foro de encuentro entre los primeros ediles y la Comunidad Autónoma con expertos na-



El consejero de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Benito Mercader, junto a los patrones de la nueva fundación. ELFARO

cionales e internacionales que abordarán cuestiones relevantes de la política local para la revalorización de los municipios y su medio ambiente.

En este sentido, Mercader, apuntó que el Instituto de Alcaldes, "supone el lugar en el que, no solo administraciones, sino las empresas e instituciones financieras, podrán hacer sus aportaciones a nuestro

territorio desde una perspectiva sostenible".

Así, engloba una serie de iniciativas concretas para la modernización del territorio regional, concertando cinco zonas de influencia: Área de Guadalupe; el Noroeste; las Vegas Altas del Segura; el área Yecla-Jumilla y el Territorio M@C (Murcia, Cartagena y Mar Menor), para desarrollarlos.

### El origen del proyecto

La creación de la Fundación Territorio y Sostenibilidad, encargada del proyecto 'Región de Murcia. Territorios inteligentes', y que pretende hacer de la Región de Murcia un referente en desarrollo sostenible, cuenta con un presupuesto inicial de un total de 35.000 euros. La idea, surgió del conve-

nio entre la Fundación Metrópoli y la Fundación Cajamurcia que se plasmó en la publicación 'Región de Murcia. Territorios inteligentes', y en la que se concluía que para dinamizar un determinado territorio, es necesario llevar a cabo proyectos concretos que sirvan de polo de atracción de inversiones y

la implantación de un modelo territorial. En este sentido, el consejero Mercader, explicó que las actividades de la Fundación Territorio y Sostenibilidad, servirán, entre otras cosas, para impulsar proyectos singulares de carácter estratégico y promover investigaciones sobre el territorio.

Los ecobarcos se moverán gracias al calor de los rayos del sol mediterráneo

Expertos nacionales revalorizarán los municipios y su medio ambiente

La Fundación desea colocar a la Región en la vanguardia del desarrollo sostenible

## Crean el Instituto de Alcaldes para modernizar el territorio

B.G.I

■ MURCIA. Según explicó ayer el consejero de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Benito Mercader, la iniciativa del Instituto de Alcaldes "es una idea novedosa en toda España y se convertirá en un elemento ágil para ejecutar los planes maestros que se llevarán a cabo en las primeras reuniones".

Del mismo modo, in-

dicó la importancia de la Fundación Territorio y Sostenibilidad, como un "lugar de encuentro entre Administraciones, empresarios, entidades financieras y colegios profesionales".

Entre los grandes proyectos, además de la creación de los ecobarcos que unirán los distintos municipios del Mar Menor, está la dinamización y aglización de la zona de Lorca, Puerta del Sur,

"una de las zonas situadas muy cerca del que es considerado como el último municipio, Puerto Lumbreras y que tiene una gran y fuerte consolidación industrial pero que, sin duda, le hace falta un gran empuje para darle vitalidad".

Con todo, concluyó Mercader, el Instituto de Alcaldes, junto con la Fundación, "hará de Murcia una Región todavía más sostenible".

Fuente: Diario La Opinión de Murcia. Jueves 28 de Febrero de 2008



**LA VERDAD** ES



Edición: Murcia

REGIÓN MURCIA | CARTAGENA | LORCA | DEPORTES | ESPAÑA | MUNDO | ECONOMÍA | CULTURAS | TECNOLOGÍA | GENTE | PLANES



COMARCAS

REGIÓN COMARCAS

## El retraso de los viajes del Inmerso provoca la pérdida de 200 empleos en La Manga

La falta de clientes habituales aboca al cierre de los hoteles Los Delfines y Cavanna en temporada baja, además del impacto en tiendas y restaurantes



Fuente: La Verdad Digital. 29 de Octubre de 2015



## ANEXO 4: ENLACES DE REFERENCIA

- [Plan General de Ordenación Urbana de San Javier.](#)
- [Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena.](#)
- [Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral.](#)
- [Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020.](#)
- [Innovación para la competitividad turística en La Manga del Mar Menor.](#)
- [Plan Director de Turismo de la Región de Murcia 2006-2012.](#)
- [Programa de Gestión Integrada del Litoral del Mar Menor y su zona de influencia. CAMP Mar Menor. Región de Murcia – España. Estudio de viabilidad. 2003.](#)
- [Guía Metodológica para los Sistemas de Auditoría, Certificación o Acreditación de la Calidad y Sostenibilidad en el Medio Urbano.](#)
- [Plan Estratégico del Patrimonio Natural y la Biodiversidad 2011-2017.](#)