

AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA
CONCEJALÍA DE PRESIDENCIA, URBANISMO E INFRAESTRUCTURAS
Calle San Miguel, 8
30201 - Cartagena
Teléfono: 968 12 88 00

Asunto: Alegaciones al proyecto de revisión del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Cartagena

En relación con el anuncio de la aprobación inicial del proyecto de revisión del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Cartagena, publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el 20 de julio de 2024, y en el marco del trámite de información pública concedido para la presentación de alegaciones, Don/Doña _____, con DNI _____, actuando como presidente/a y en representación de _____, **con CIF** _____ y número de inscripción en el Registro General de Asociaciones de la Comunidad Autónoma de Murcia, y con domicilio social a efectos de notificación en _____, presenta las siguientes alegaciones **o actuando en su propio nombre si eres persona individual:**

EXPONE

Que el nuevo Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena ha comenzado su periodo de exposición pública y presentación de alegaciones, que tendrá una duración de cuatro meses desde su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia el sábado, 20 de julio de 2024. Este documento, que definirá el desarrollo urbanístico de la ciudad, fue aprobado inicialmente el 27 de junio de 2024.

Una vez incorporadas las aportaciones y alegaciones aceptadas, el texto definitivo será sometido nuevamente a la consideración del Pleno del Ayuntamiento para su aprobación provisional.

(tu nombre o asociación) presenta este documento con las siguientes alegaciones al Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena.

SOLICITA:

ALEGACIONES

1ª Primera. Características Generales

El objetivo fundamental de todo plan urbanístico debe ser lograr una ordenación racional y sostenible del espacio físico dentro de su ámbito de aplicación, analizando de manera rigurosa sus impactos ambientales y sociales, y desarrollando medidas preventivas y correctoras para mitigarlos. Hasta ahora, en nuestra región, los activos inmobiliarios y el valor del suelo han sido la base de modelos económicos centrados en la industria de transformación urbanística como generadora de valor económico, sin priorizar su función social para la ciudadanía.

La planificación urbanística debe garantizar a toda la ciudadanía, bajo condiciones de equidad, el acceso a bienes y servicios esenciales como la vivienda, el transporte, el espacio público, la sanidad y la educación. Además, debe contribuir a transformaciones socioeconómicas, ambientales y culturales que promuevan una ética urbanística y materialicen el derecho a la ciudad.

Es imprescindible reconsiderar la planificación urbanística en favor de planes más sencillos, eliminando contenidos innecesarios y favoreciendo instrumentos más flexibles y ágiles que permitan adaptarse a las necesidades cambiantes del entorno y de la ciudadanía.

2ª Segunda. Contexto y Alcance del Plan de Ordenación Urbana

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) es una herramienta esencial para la vida cotidiana de un municipio como Cartagena, ya que establece el uso del suelo, define las infraestructuras y evalúa los impactos ambientales asociados. Cartagena, con una superficie total de 558,30 km² dividida en 24 diputaciones, representa el 4,9% del territorio de la Región de Murcia. Este territorio incluye áreas con características específicas, como la ciudad de Cartagena, el Mar Menor, el Campo de Cartagena y Cartagena Oeste.

Aunque el municipio dispone de 65 millones de metros cuadrados de suelo urbanizable, cerca del 30% de las nuevas viviendas planificadas están en terrenos contaminados, como los de El Hondón, sin un proyecto de descontaminación adecuado. La construcción de 80.000 nuevas viviendas prevista en el PGOU plantea serios problemas de sostenibilidad, especialmente si no se acompaña de planes efectivos de gestión del agua, saneamiento y equipamientos básicos.

El PGOU también contempla una ampliación del 30% del suelo industrial en el Valle de Escombreras, un área ya sobrecargada de actividades industriales. Por otro lado, el plan prevé la instalación de infraestructuras fotovoltaicas, aunque se restringe su colocación en zonas protegidas del Mar Menor y otras áreas sensibles. Además, se establece una franja de protección de 200 metros en torno a suelos urbanos y urbanizables, lo cual resulta positivo, pero insuficiente en términos de preservación del entorno.

En el ámbito de los equipamientos, el PGOU proyecta grandes desarrollos en áreas como el CC1 y el Plan Rambla, pero no se acompaña de una evaluación clara sobre el impacto que estos desarrollos tendrán en la movilidad, los recursos y la calidad de vida. Por otro lado, la recalificación de terrenos como Lo Poyo, una zona destinada inicialmente a la construcción de 12.000 viviendas, debe considerarse como suelo no urbanizable por su proximidad al Mar Menor y su importancia ambiental.

El plan también debe incluir un análisis detallado de la capacidad de asimilación del territorio, identificando los impactos ambientales asociados y considerando los efectos sinérgicos de los desarrollos proyectados. Es crucial que se priorice la recalificación de terrenos de alto valor ambiental como no urbanizables, y que se revisen propuestas que carecen de una justificación sólida en términos de demanda y sostenibilidad.

El modelo de ciudad dispersa y fragmentada que promueve el PGOU genera insostenibilidad y desigualdad, al no garantizar una dotación equitativa ni accesibilidad a servicios básicos. Es necesario replantear este enfoque para priorizar un urbanismo de proximidad que fomente la movilidad sostenible, reduzca el uso excesivo de vehículos motorizados y mejore los espacios peatonales y públicos. Esto evitará los impactos negativos asociados, como contaminación, ruido, congestión y carencia de zonas verdes de calidad.

El PGOU debe enfocarse en un urbanismo integral que impulse una Cartagena inclusiva, resiliente y sostenible. Esto incluye la promoción de eficiencia energética, la gestión ecológica de residuos, tecnologías para el ahorro de agua y la protección de la biodiversidad. Además, se debe fortalecer la coordinación territorial con municipios vecinos para garantizar una continuidad urbanística coherente y eficiente.

Se recomienda priorizar la renovación y reordenación de la trama urbana existente en lugar de expandir áreas urbanizables, recuperando espacios degradados y reduciendo los desequilibrios territoriales. La integración de la ciudadanía en los procesos de planificación es esencial; sus aportaciones pueden mejorar significativamente el diseño y la ejecución del PGOU, como lo demuestran estudios comparativos con otros municipios.

Por último, el plan debe incluir medidas para mitigar el efecto isla de calor y los riesgos de inundaciones, mediante técnicas de drenaje sostenible y la preservación de la humedad del suelo, contribuyendo así a un entorno más seguro y equilibrado.

3ª Tercera.- Modelo de Ciudad y Participación Ciudadana

El modelo de ciudad dispersa y fragmentada genera insostenibilidad y desigualdades, al carecer de igualdad dotacional y accesibilidad a servicios y equipamientos. La creación de núcleos urbanos dispersos y con usos limitados fomenta una movilidad motorizada excesiva e insostenible, en lugar de un urbanismo de proximidad que priorice los recorridos y espacios peatonales. Esto deriva en deficiencias, externalidades y costes significativos para la ciudadanía, con altos impactos ambientales y sociales como la contaminación, congestión, ruido, ineficiencia energética, falta de espacios públicos de calidad, insuficientes zonas verdes y vías urbanas que funcionan más como áreas de tránsito que de convivencia.

Para contrarrestar estas tendencias, se requiere un proyecto de urbanismo integral que impulse una Cartagena inclusiva, segura, resiliente y sostenible, y que mejore la accesibilidad a viviendas y servicios asequibles. El modelo urbano debe unir eficiencia energética, movilidad sostenible, gestión ecológica de residuos e inclusión social, con el fin de reducir la huella ecológica. Es fundamental implementar tecnologías para el ahorro energético y desarrollar estrategias innovadoras de tratamiento de aguas residuales, de manera que la sostenibilidad sea gestionada y planificada en el PGMO para preservar la biodiversidad y mantener el equilibrio ecológico.

Uno de los desafíos del planeamiento urbanístico en Cartagena es la desconexión entre las actuaciones urbanísticas colindantes, tanto dentro del municipio como con otros municipios, lo que dificulta la continuidad de vías arteriales y redes urbanas. Se hace necesaria una mayor coordinación entre las normativas urbanísticas de Cartagena y los municipios limítrofes, para lo cual se propone la creación de una entidad de coordinación de planeamientos, que actúe junto a la Consejería de Fomento e Infraestructuras y garantice una adecuada integración territorial.

El panel de expertos consultado para la elaboración del nuevo plan ha recomendado un modelo territorial no expansivo que priorice la renovación de la trama urbana, la reordenación territorial, la recuperación de espacios y la reducción de los desequilibrios entre diferentes áreas del municipio. También resaltan la necesidad de mantener y potenciar la diversidad de actividades económicas presentes en Cartagena, como parte de un modelo más inclusivo y sostenible.

Una tesis doctoral de la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT) ha comparado los procesos de participación ciudadana en Cartagena, Vitoria y Santa Cruz de Tenerife en la revisión de sus respectivos planes generales. Los tres municipios han implementado procesos participativos que integran a la ciudadanía directamente en la revisión de sus planes, reconociendo que la población es quien mejor conoce las necesidades de su entorno. En la encuesta ciudadana incluida en la documentación del Avance del Plan, se destacan demandas como la mayor protección de los espacios naturales y del patrimonio, la creación de corredores verdes, zonas de amortiguación en espacios protegidos, así como la protección y promoción del patrimonio cultural e industrial y la recuperación de senderos y caminos.

Además, el Ayuntamiento tiene previsto solicitar informes sectoriales a entidades como la Dirección General de Medio Ambiente y Patrimonio. Estos informes deben tener un papel determinante en el desarrollo del plan, incorporando sus recomendaciones y observaciones antes de la aprobación definitiva. Se insta también a que el Ayuntamiento exija el uso de técnicas de urbanización que preservan la humedad del suelo y la implementación de sistemas de drenaje sostenible, a fin de reducir los riesgos de inundación y el efecto isla de calor, contribuyendo así a un entorno más resiliente y seguro para todos los ciudadanos.

4ª Cuarta.- Renaturalización del Campo de Cartagena

La renaturalización urbana es una estrategia que ayuda a mejorar la calidad de vida, proporcionando espacios verdes y reduciendo la contaminación. Esta práctica abarca la creación de nuevos espacios verdes, restauración de ecosistemas degradados y la integración de elementos naturales en la arquitectura y el diseño urbano. En el marco del nuevo PGMO, Cartagena debe fomentar infraestructuras verdes cohesionadas y conectadas, ajustando su normativa urbana para integrar soluciones basadas en la naturaleza.

El desarrollo urbano en Cartagena, que ha priorizado la movilidad en vehículos privados y ha reducido los espacios naturales, limita la resiliencia de los núcleos urbanos y afecta las condiciones ambientales y de salud. Las infraestructuras verdes y el arbolado urbano son esenciales para mejorar la habitabilidad y reducir la huella ambiental. Ejemplos como el "Anillo Verde" de Gandía y el "Plan Verde y de Biodiversidad" de Barcelona muestran cómo la renaturalización puede transformarse en un motor de cambio urbano.

La renaturalización es clave para afrontar el cambio climático y las olas de calor. Para restaurar el equilibrio entre naturaleza y sociedad, Cartagena debe implementar un Programa de zonas verdes en el casco urbano y sus 23 diputaciones, priorizando el uso de especies autóctonas adaptadas a la sequía. Además, la Estrategia de Biodiversidad de la UE para 2030 invita a ciudades con más de 20,000 habitantes a elaborar planes de ecologización, que Cartagena debería cumplir a través de varias acciones:

1. **Rediseño de zonas verdes:** alternar áreas de vegetación silvestre y cuerpos de agua para mejorar la conectividad ecológica.
2. **Fomento del arbolado urbano:** mejorar la formación de podadores para asegurar una poda adecuada y promover la biodiversidad.
3. **Eliminación de herbicidas químicos:** especialmente aquellos con glifosato, que afectan negativamente al suelo y a la biodiversidad.
4. **Creación de microrreservas de biodiversidad** en espacios públicos.
5. **Renaturalización de solares abandonados** para crear hábitats atractivos para la flora y fauna local.
6. **Protección de terrenos públicos** como refugios de biodiversidad, con intervenciones ecológicas en techos y jardines de edificios públicos.
7. **Reordenación y renaturalización de espacios litorales** para conservar ecosistemas costeros.
8. **Reducción de la contaminación lumínica** para proteger los ciclos biológicos de la flora y fauna.
9. **Crear ecoductos** que unan los espacios naturales como Calblanque, para el paso natural de los animales.

El PGMO debe contemplar un Plan Director de Turismo Rural y de Naturaleza, en marcha desde junio de 2024, que diversifique el turismo mediante la oferta de rutas de senderismo, museos y actividades sostenibles, protegiendo casi el 38% del municipio, que pertenece a la Red Natura 2000. También debe desarrollarse el Plan Director de las Baterías de Costa, un patrimonio relevante que merece una adecuada conservación.

La reciente Ley de Restauración de la Naturaleza de la UE establece metas de recuperación de hábitats y restauración de ecosistemas degradados. Se busca recuperar al menos el 20% del territorio terrestre y marítimo para 2050, alineando a la UE con los compromisos de biodiversidad de la ONU. El nuevo PGMO debe incluir este marco y priorizar acciones como el **Plan de Reforestación de Montes Públicos** con especies autóctonas, para contrarrestar la desertificación.

Para frenar la expansión del sellado de suelos en Cartagena, el PGMÓ también debe integrar un Programa de Despavimentación que favorezca la sustitución de superficies de asfalto con zonas verdes, mejorando así la capacidad de retención de agua y reduciendo el riesgo de inundaciones. Las prácticas de pavimentar alcorques deben evitarse, a fin de mejorar la salud de los árboles y la filtración de agua.

Adaptarse al calor extremo con más espacios verdes y vegetación en calles y plazas reducirá la vulnerabilidad a las olas de calor. La "regla 3-30-300" —ver tres árboles desde cada hogar, 30% de cobertura vegetal y acceso a un espacio verde a 300 metros— establece un objetivo viable para Cartagena.

Con estas iniciativas, el PGMÓ transformará a Cartagena en una ciudad más resiliente y en armonía con el medio natural, reforzando su compromiso con la sostenibilidad y el bienestar ciudadano.

5ª Quinta. Vivienda

La situación de la vivienda en Cartagena requiere medidas estructurales para abordar la falta de oferta asequible, la escalada de precios y el abandono de espacios urbanos. A continuación, se proponen intervenciones clave para incluir en el PGMÓ:

1. **Ampliación de Vivienda Pública:** La demanda de alquiler en Cartagena supera ampliamente la oferta disponible, lo que ha llevado a un alza histórica en los precios. Es necesario comprometerse a incrementar la construcción de vivienda pública en colaboración con las administraciones regionales y nacionales.
2. **Revitalización del Casco Antiguo:** El despoblamiento y el deterioro urbano en el casco histórico exigen una revisión integral del Plan de Recuperación y Revitalización, priorizando la rehabilitación de edificios, solares y espacios públicos. La creación de nuevos equipamientos debe fomentar la vida urbana.
3. **Rehabilitación de Solares y Edificios Abandonados:** La aplicación efectiva de la Ley del Suelo para forzar la edificación en solares vacíos y la creación de un registro de inmuebles para rehabilitación evitarán la especulación y mejorarán el entorno urbano. Estas acciones deben ser acompañadas por ordenanzas específicas para la regeneración urbana.
4. **Incremento en Vivienda Social:** Las actuales iniciativas de construcción de vivienda social son insuficientes frente a la demanda real. Declarar Cartagena como zona tensionada permitiría limitar el precio del alquiler y ampliar el parque de vivienda pública asequible.
5. **Uso Social de Edificios Públicos Abandonados:** La rehabilitación de edificios como el antiguo Centro de Salud de San Antón debe priorizarse para usos sociales y comunitarios, fortaleciendo la cohesión social y ofreciendo servicios esenciales.
6. **Apoyo Financiero del Gobierno Central:** Aprovechar los acuerdos con el ICO para fomentar la colaboración público-privada en el desarrollo de vivienda asequible, asegurando que estas iniciativas beneficien a los sectores más vulnerables.
7. **Plan Municipal de Vivienda Asequible:** Es urgente que el Ayuntamiento elabore un plan específico para identificar terrenos disponibles, priorizar zonas con mayor demanda y coordinarse con las políticas de vivienda regionales y estatales.
8. **Regeneración Urbana Estratégica:** La rehabilitación de fachadas, estructuras y espacios públicos es vital para mejorar la seguridad, la estética urbana y la habitabilidad, especialmente en zonas abandonadas del casco histórico.

La implementación de estas medidas permitirá a Cartagena avanzar hacia un modelo de acceso a la vivienda justo, digno y sostenible, contribuyendo a la cohesión social y al desarrollo equilibrado del municipio.

6ª Sexta. Suelos y contaminación

La situación del suelo y la contaminación en Cartagena requiere una intervención integral que aborde los impactos históricos de la actividad industrial y minera, así como los desafíos actuales de desarrollo urbano. A continuación, se detallan medidas prioritarias que deben integrarse en el PGMO:

1. Gestión de suelos contaminados. Es imprescindible establecer un censo exhaustivo de suelos contaminados, bocaminas y pozos en áreas críticas como El Hondón, Peñarroya, Escombreras y la Sierra Minera. Este censo debe estar acompañado de un plan de recuperación ambiental con acciones de restauración, sellado de residuos y bioingeniería, priorizando la salud pública y la conservación ambiental. Esta restauración ambiental debe acompañarse con la restauración del patrimonio minero e histórico.
2. Prohibición de urbanización en áreas contaminadas. Se debe mantener la exclusión de áreas altamente contaminadas de cualquier actividad urbanística. Esto incluye un compromiso firme con la restauración de estos terrenos antes de considerar cualquier desarrollo económico o residencial en sus proximidades.
3. Responsabilidad empresarial. Las empresas responsables de la contaminación, como Ercros y otras señaladas, deben asumir las tareas de limpieza y descontaminación de los suelos que han afectado. Las sanciones deben incluir no solo multas económicas, sino también obligaciones de remediación ambiental bajo estricta supervisión.
4. Proyectos de restauración ambiental. El proyecto de restauración liderado por el Ministerio para la Transición Ecológica en la Sierra Minera, con acciones como reforestación y estabilización de residuos mineros, es un modelo que debe replicarse en otras zonas afectadas. Este tipo de iniciativas deben ampliarse para abarcar todas las áreas prioritarias de Cartagena.
5. Control de residuos y responsabilidad penal. Casos como la Balsa Jenny en el Llano del Beal requieren un seguimiento judicial riguroso para garantizar que las empresas responsables sean sancionadas adecuadamente y que se tomen medidas para evitar futuros vertidos ilegales.
6. Infraestructuras urbanas sostenibles. Todas las nuevas urbanizaciones deben incorporar sistemas de drenaje sostenible y medidas para mitigar el efecto isla de calor. Además, se deben priorizar proyectos que mejoren la accesibilidad y reduzcan el impacto ambiental, como la limpieza de solares y la cesión de terrenos municipales para proyectos estratégicos de interés público.
7. Inversiones en descontaminación. Los más de 75 millones de euros destinados a la recuperación ambiental deben gestionarse de manera eficaz para maximizar el impacto en la reducción de riesgos sanitarios y ambientales. Es crucial garantizar la transparencia y la participación ciudadana en estos procesos.
8. Coordinación interinstitucional. El Ayuntamiento de Cartagena debe trabajar en colaboración con el gobierno regional y el Ministerio para implementar estrategias de planificación ambiental efectivas, asegurando una alineación entre los objetivos de desarrollo urbano y la conservación del medio ambiente.

La recuperación de suelos contaminados y la prevención de nuevos focos de contaminación son fundamentales para garantizar un desarrollo sostenible en Cartagena, protegiendo tanto la salud de sus habitantes como la integridad de su entorno natural.

7ª Séptima.- Directrices y Plan de ordenación territorial del litoral (DPOT litoral).

Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral (DPOT), reguladas por el Decreto 57/2004, son un marco normativo esencial que debe prevalecer sobre el planeamiento urbanístico local, incluida la revisión del PGMO de Cartagena. A continuación se destacan aspectos clave que deben ser incorporados:

1. Prevalencia sobre el planeamiento urbanístico. El PGMO de Cartagena debe ajustarse plenamente a las DPOT para garantizar la compatibilidad con la normativa territorial y la protección integral del litoral, priorizando el cumplimiento de estas directrices sobre cualquier propuesta local.

2. Clasificación de suelos de protección ambiental. El PGMO debe respetar estrictamente la designación de suelos de protección ambiental, incluyendo:

- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), que se convertirán en Zonas de Especial Conservación (ZEC) tras su aprobación europea.
- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).
- Espacios Naturales Protegidos, como humedales internacionales bajo el Convenio Ramsar y Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM).

3. Suelo no urbanizable de protección específica. El PGMO debe clasificar suelos bajo las categorías adicionales establecidas por las DPOT, como:

- Suelos de protección paisajística.
- Suelos de protección geomorfológica.
- Suelos de protección agrícola.
- Suelos afectados por riesgos mineros.

Además, los nuevos sectores urbanizables próximos a áreas de protección ambiental deben incluir zonas de amortiguación para minimizar impactos, según lo establece el artículo 48 de las DPOT.

4. Regulación de la cuenca vertiente del Mar Menor. Es imprescindible acelerar la implementación del Plan de Ordenación Territorial de la Cuenca Vertiente del Mar Menor, retrasado desde 2023, según lo exige la Ley 3/2020. Hasta entonces, se debe respetar el área de exclusión temporal para nuevos desarrollos urbanísticos, excepto en ensanches de suelos urbanos consolidados.

5. Gestión agrícola y su impacto ambiental. El PGMO debe integrar las obligaciones impuestas por la Ley 3/2020 respecto a la actividad agrícola, incluyendo:

- Cumplimiento de normas de sistemas de cultivo en proximidades del dominio público marítimo-terrestre.
- Restitución de cultivos en determinadas áreas.
- Distinción entre agricultura de secano y regadío, especialmente ante la transformación descontrolada de cultivos de secano en la Zona Oeste de Cartagena.

El PGMO de Cartagena debe alinearse rigurosamente con las DPOT y los marcos normativos relacionados para garantizar una planificación territorial sostenible que priorice la protección del litoral, el Mar Menor y los ecosistemas agrícolas. Esto permitirá una gestión equilibrada del territorio y un desarrollo respetuoso con el medio ambiente.

El nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) de Cartagena debe integrar de forma exhaustiva las condiciones de conservación de los espacios protegidos de la Red Natura 2000, cumpliendo con criterios estrictos para garantizar la sostenibilidad y la protección de los valores ecológicos. Los aspectos prioritarios son los siguientes:

1. Protección de zonas designadas. Cartagena cuenta con Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y microrreservas, que requieren medidas específicas para conservar su biodiversidad y ecosistemas. Estas incluyen áreas como Calblanque, la Sierra de la Muela y los humedales de Lo Poyo.
2. Evaluación ambiental estratégica. El Estudio Ambiental Estratégico debe evaluar rigurosamente los impactos directos, indirectos, acumulativos y sinérgicos de las actividades planificadas, asegurando que se minimicen las repercusiones negativas sobre los hábitats y especies protegidas.
3. Control de usos y mitigación de riesgos. Es imprescindible regular actividades que puedan alterar los hábitats de especies en peligro, prevenir la fragmentación del territorio y garantizar la conectividad ecológica a través de corredores que permitan la movilidad de las especies.
4. Conservación y restauración ecológica. Las intervenciones deben incluir revegetación con especies autóctonas, eliminación de especies invasoras y restauración de ecosistemas degradados. La integración de la jardinería autóctona como criterio urbanístico reducirá el consumo de agua y fomentará la biodiversidad.
5. Creación de corredores ecológicos. Diseñar una red que conecte espacios naturales y urbanos, asegurando la continuidad de los hábitats y mitigando los efectos del cambio climático en las especies.
6. Supervisión y seguimiento ambiental. Establecer un sistema de monitorización continuo para evaluar el éxito de las medidas implementadas y detectar rápidamente cualquier deterioro, en coordinación con normativas europeas y regionales.
7. Instrumentos urbanísticos verdes. Incorporar criterios de sostenibilidad ecológica en los planes parciales, estudios de impacto ambiental y licencias de urbanismo, promoviendo un modelo de desarrollo equilibrado.
8. Preservación del patrimonio natural y cultural. Proteger árboles emblemáticos y jardines históricos como parte de la identidad urbana, asegurando que estos elementos sean conservados en el marco del PGMO.
9. Regulación de plantaciones y comercialización. Crear un catálogo de especies autóctonas y promover su uso en espacios públicos y privados, facilitando la transición hacia un modelo de jardinería sostenible.
10. Sostenibilidad a largo plazo. Establecer plazos razonables para la implementación de normativas sobre jardinería autóctona, garantizando la adaptación gradual de infraestructuras y actores económicos.

El PGMO debe priorizar la conservación de los espacios de la Red Natura 2000, adoptando un enfoque holístico que asegure la protección de los hábitats y especies de importancia comunitaria, fomente la sostenibilidad y contribuya al equilibrio ecológico a largo plazo.

9ª Novena.- Acuíferos

Dentro del Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) de Cartagena, se destacan las características y estado de los acuíferos en el Campo de Cartagena, así como las estrategias necesarias para asegurar la sostenibilidad de estos recursos hídricos. Los aspectos clave son:

1. Principales acuíferos en el municipio. Cartagena cuenta con tres acuíferos principales:
 - Triásico de Los Victorias. Este acuífero presenta condiciones estables en cuanto a calidad, sin niveles críticos de contaminantes como nitratos, plaguicidas, cloruros o sulfatos.
 - Plioceno y Cuaternario. Declarados en riesgo por la Confederación Hidrográfica del Segura en 2020 debido a la sobreexplotación y contaminación por nitratos, derivados principalmente de la agricultura intensiva.
2. Descripción hidrogeológica. El Estudio Ambiental Estratégico detalla las características hidrogeológicas de estos acuíferos, incluyendo:
 - Formaciones geológicas que determinan su permeabilidad y capacidad de almacenamiento.
 - Delimitación geográfica y características piezométricas que reflejan su estado de recarga o descarga.
 - Fuentes de recarga y descarga, como aportes pluviales y filtración desde la superficie.
3. Riesgos ambientales y calidad del agua.
 - Los acuíferos Plioceno y Cuaternario están especialmente afectados por contaminación agrícola y sobreexplotación, lo que compromete su capacidad de recuperación.
 - El acuífero Triásico, aunque estable, debe ser monitoreado para prevenir posibles deterioros debido a cambios en el uso del suelo o presión sobre los recursos hídricos.
4. Medidas de protección y gestión sostenible. El PGMO debe incluir estrategias concretas para preservar estos acuíferos:
 - Imponer restricciones al uso intensivo de agua en las áreas cercanas a los acuíferos en riesgo y fomentar tecnologías de eficiencia hídrica.
 - Implementar medidas de control para reducir la contaminación por nitratos y plaguicidas, promoviendo prácticas agrícolas sostenibles.
 - Establecer un plan de monitoreo piezométrico y de calidad del agua subterránea para evaluar periódicamente los niveles de explotación y la calidad química.

La preservación de los acuíferos es esencial para la sostenibilidad hídrica de Cartagena y la resiliencia de sus ecosistemas. Con un monitoreo constante y estrategias integradas, el PGMO puede contribuir significativamente a la protección de estos recursos, mitigando riesgos asociados a su explotación y contaminación.

10ª Décima - Zonas Vulnerables a la Contaminación por Nitratos de Origen Agrario

Las acciones propuestas en la revisión del Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) sobre el suelo agrícola deben alinearse rigurosamente con las disposiciones de la Ley 3/2020 de protección del Mar Menor y la Ley 6/2006 sobre ahorro y conservación del agua en la Región de Murcia. Estas leyes constituyen un marco normativo imprescindible para cualquier intervención o acción proyectada en el ámbito del PGMO.

Hasta la aprobación definitiva del Plan de Ordenación Territorial de la Cuenca Vertiente del Mar Menor, y durante un periodo máximo de tres años, se deberá aplicar el régimen urbanístico del artículo 16 de la Ley 3/2020 en las áreas designadas como zonas de exclusión temporal para desarrollos urbanísticos. Este régimen debe garantizar la protección del suelo agrícola y las áreas naturales, reduciendo la presión urbanística y conservando el ecosistema de la cuenca.

Es urgente implementar el Programa de Zona Vulnerable a la Contaminación por Nitratos en el Campo de Cartagena, cuya aprobación debió haberse realizado en un plazo de tres meses. La inacción ha perpetuado la contaminación por nitratos, afectando gravemente tanto al Mar Menor como a los acuíferos de la región. Este incumplimiento ha sido señalado por la sentencia de la Sala Sexta

del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que condenó al Reino de España por no adoptar las medidas necesarias para mitigar la contaminación por nitratos.

Asimismo, se debe prohibir en la Zona Oeste de Cartagena cualquier cambio del modelo agrícola de secano a regadío, ya que esta transformación puede someter al acuífero subyacente a los mismos daños observados en los acuíferos del Plioceno y Cuaternario, como la sobreexplotación y la contaminación por nitratos y plaguicidas. Es esencial preservar el modelo tradicional de secano, que es más compatible con la conservación del equilibrio hídrico y la protección del suelo.

La revisión del PGMO debe integrar estas medidas normativas y correctoras de manera prioritaria, asegurando una gestión sostenible y comprometida con la protección de los recursos naturales y el equilibrio ambiental de la región.

11ª Undécima - Dominio Público Hidráulico y Ramblas

El artículo 2 de la Ley 1/2001, de 20 de julio, de Aguas, define el dominio público hidráulico (DPH), del cual forman parte ocho ramblas en el municipio de Cartagena que han sido objeto de estudios de delimitación. Estas ramblas cuentan con un deslinde que establece una zona de servidumbre de hasta 5 metros y una zona de policía de hasta 100 metros de ancho. Es imperativo llevar a cabo la delimitación física de todas las ramblas de Cartagena mediante el procedimiento administrativo de deslinde.

Las ramblas con deslinde aprobado son:

- Rambla de la Azohía (Desembocadura),
- Rambla de Canteras,
- Rambla del Portús,
- Rambla de la Guía,
- Rambla de Miranda,
- Rambla de Peñas Blancas,
- Rambla de Benipila (tramo superior),
- Rambla de El Charco o de El Gorguel (tramo 2).

Además, existen otros dominios públicos hidráulicos, como el Barranco de Ponce, la Rambla de Santa Lucía y la Rambla de Valdelentisco, que deben integrarse en la planificación del PGMO para garantizar la correcta gestión y protección de los cauces.

Protección del dominio público hidráulico

Los cauces en Cartagena deben clasificarse exclusivamente en función de su naturaleza hidráulica, como se indica en el plano 3 de la Memoria propositiva del Documento de Avance. Según el artículo 7.1.a del Reglamento del DPH, se prohíbe la pavimentación en la zona de servidumbre. Además, cualquier intervención en el DPH o en sus zonas de servidumbre y policía debe contar con autorización previa de la Confederación Hidrográfica del Segura.

Riesgo de avenidas e inundaciones

La probabilidad de inundaciones en zonas de flujo preferente es media, con daños potenciales graves. Estas áreas deben destinarse exclusivamente a usos compatibles con el riesgo de inundación, permitiendo solo actividades no vulnerables y que no reduzcan significativamente la capacidad de desagüe. En núcleos como La Aljorra, El Albujón y Pozo Estrecho, afectados por la Rambla del Albujón, se debe prohibir la construcción en zonas de flujo preferente y adaptar el urbanismo a las zonas inundables. A la luz de los recientes desastres provocados por la DANA en Valencia y otras comunidades autónomas, es urgente establecer una política de prohibición de edificaciones en zonas inundables, priorizando la seguridad de la población y el equilibrio ambiental.

Medidas para nuevos desarrollos urbanísticos

Se debe verificar el cumplimiento del área de exclusión temporal para nuevos desarrollos urbanísticos y, para los desarrollos permitidos, implementar sistemas de drenaje urbano sostenible y redes separativas de aguas pluviales y residuales, conforme al Capítulo III, Sección 2ª de la Ley 3/2020.

Plan de inspección y limpieza de ramblas

El Ayuntamiento, con autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura, debe iniciar un plan plurianual de inspección y limpieza de las ramblas, para eliminar residuos, maleza y cañas que obstruyen los cauces, reduciendo así los riesgos en caso de lluvias torrenciales. Esta medida ha demostrado ser eficaz, como se evidenció este verano con la limpieza de treinta cauces por parte del consistorio y de Hidrogena a petición vecinal.

Revisión de zonas inundables

La Confederación Hidrográfica del Segura ha actualizado sus mapas de zonas inundables para mitigar los daños por precipitaciones extremas. En este contexto, el PGMO debe adaptarse revisando y actualizando la evaluación de riesgos de inundación en la Demarcación Hidrográfica del Segura, considerando las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI).

Acciones a largo plazo

Los recientes eventos de la DANA en Valencia y otras regiones demuestran la necesidad de proyectos de planificación con horizontes de 100 años, que trascienden ciclos políticos y sean firmados y ejecutados por todos los actores políticos. Estos proyectos son esenciales para proteger tanto a la naturaleza como a las vidas humanas, estableciendo un compromiso sostenible que garantice la resiliencia frente a futuros eventos climáticos extremos.

12ª Duodécima - Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT)

Para la protección de la franja que constituye el dominio público marítimo-terrestre (DPMT), el Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) debe alinearse estrictamente con la normativa de costas, integrando las siguientes medidas esenciales:

1. Incorporación de las servidumbres y zonas de protección. El PGMO debe representar en toda su cartografía las líneas de ribera del mar, del dominio público marítimo-terrestre, las servidumbres de tránsito y protección, la zona de influencia y los accesos al mar, tal como establece la Ley de Costas. Esto incluye:

- Una servidumbre de tránsito de 6 metros sobre terrenos privados colindantes con el DPMT, para garantizar el paso por el litoral.
- Una servidumbre de protección de 20 metros en terrenos urbanos anteriores a la Ley de Costas y de 100 metros en terrenos no urbanizados o sin derechos urbanísticos adquiridos.
- Una servidumbre de acceso al mar, cuya ubicación específica debe establecerse en el planeamiento urbanístico.
- Una zona de influencia de 500 metros de anchura, con pautas para evitar barreras arquitectónicas en la costa.

2. Representación de tramos no deslindados. En los casos donde no existan líneas de deslinde definidas, el PGMO debe solicitar la línea probable de deslinde y representarla adecuadamente, garantizando la planificación y protección conforme a los principios de la Ley de Costas.

3. Análisis del Estudio Ambiental Estratégico. El Estudio Ambiental Estratégico debe evaluar las medidas contempladas en la Ley 3/2020 de recuperación y protección del Mar Menor, asegurando la integración de las zonificaciones específicas:

- Zona 1: Áreas más cercanas al Mar Menor, con restricciones adicionales para actividades agrícolas y urbanísticas que puedan impactar el ecosistema.
- Zona 2: Áreas colindantes con la Zona 1, con medidas orientadas a minimizar impactos indirectos.

4. Protección de la franja litoral. Es necesario adoptar medidas que minimicen los impactos del planeamiento urbanístico sobre esta área especialmente vulnerable, promoviendo un modelo de desarrollo sostenible que respete las características del litoral y los principios de conservación ambiental.

Estas acciones garantizarán que el PGMO cumpla con las exigencias de la normativa de costas y con los objetivos de sostenibilidad y protección del entorno litoral y del Mar Menor, en línea con las normativas vigentes.

13ª Decimotercera - Ganadería Industrial

Las propuestas del plan general de ordenación municipal (pgmo) deben incluir acciones concretas para abordar los subsectores ganaderos en Cartagena, priorizando la sostenibilidad, la protección ambiental y la recuperación de modelos económicos tradicionales. Las líneas de actuación clave incluyen:

1. Protección y ordenación de las explotaciones ganaderas. Es imprescindible asegurar que las explotaciones cumplan criterios estrictos de sostenibilidad, respeto al entorno y compatibilidad con el paisaje. Esto incluye una zonificación adecuada para alejar las actividades ganaderas intensivas de los núcleos urbanos y de las áreas ambientalmente sensibles, protegiendo tanto la salud pública como el medio ambiente.
2. promoción del modelo de ganadería extensiva. El pgmo debe incluir estrategias para revitalizar la ganadería extensiva, un modelo económico tradicional en declive que protege los montes, preserva las vías pecuarias y fomenta la biodiversidad. Este sector es clave para el mantenimiento de los paisajes naturales, la prevención de incendios forestales mediante el pastoreo controlado y la conservación de tradiciones culturales como la trashumancia. Incentivar este modelo sostenible puede generar empleo local y contribuir al equilibrio ecológico de las áreas rurales.
3. valoración de los usos ganaderos en el paisaje. La ganadería extensiva desempeña un papel fundamental en la preservación del medio rural, promoviendo la recuperación de vías pecuarias en peligro de extinción y el uso de terrenos marginales. Se deben implementar políticas que valoren su impacto positivo en el mantenimiento del entorno, como la protección de suelos y la mejora de los ecosistemas mediante el pastoreo regenerativo.
4. modernización hacia modelos más sostenibles. Para la ganadería intensiva existente, se deben adoptar mejores técnicas disponibles (mtds) que reduzcan las emisiones de contaminantes atmosféricos como amoníaco, metano y dióxido de carbono, optimicen la gestión de residuos y mejoren la eficiencia de los recursos. Sin embargo, debe fomentarse un cambio gradual hacia sistemas más extensivos y menos dependientes de la tecnología intensiva.
5. El impacto ambiental de la ganadería intensiva. Un estudio del centro nacional de supercomputación clasifica a la región de Murcia como una de las más contaminadas de España debido a las emisiones de amoníaco y otros contaminantes generados por la ganadería intensiva. Estas actividades han contribuido a la degradación de acuíferos y al deterioro del mar menor. Es necesario implementar controles más estrictos y priorizar la recuperación ambiental en las zonas más afectadas.
6. moratoria y regulación estricta. Se propone una moratoria inmediata en la concesión de licencias para nuevas explotaciones ganaderas intensivas hasta que se garantice el cumplimiento de las normativas ambientales. Las actividades existentes deben someterse a auditorías rigurosas, obligando a la impermeabilización de balsas de purines, la cobertura de estercoleros y la trazabilidad de los residuos generados.
7. zonificación y alejamientos. El pgmo debe establecer una zonificación específica para actividades ganaderas, diferenciando claramente entre áreas aptas para ganadería extensiva y zonas restringidas para instalaciones intensivas. Es fundamental alejar estas últimas de los núcleos urbanos y fomentar su localización en áreas con menor impacto ambiental.
8. Protección de los montes y vías pecuarias. La recuperación y protección de las vías pecuarias deben ser objetivos prioritarios del pgmo, asegurando su conexión con los montes públicos y las

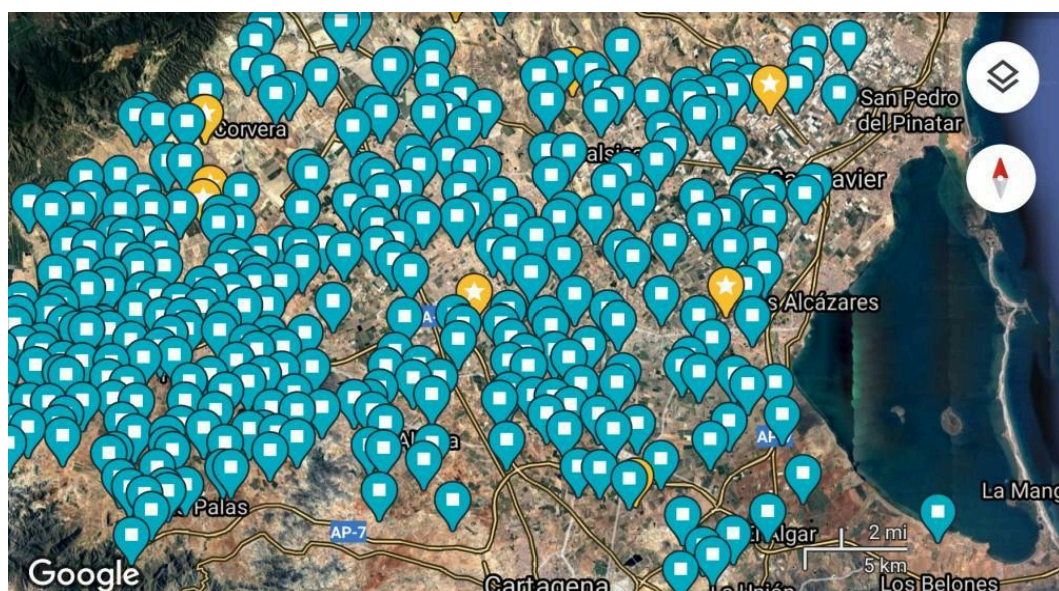
áreas de pastoreo. Estas infraestructuras, además de su valor cultural e histórico, son esenciales para la movilidad del ganado extensivo y la conservación de la biodiversidad.

9. control de residuos y aguas residuales. El manejo inadecuado de purines y otros residuos es una de las principales fuentes de contaminación en la región. El pgmo debe incluir un plan integral para garantizar la correcta gestión de estos materiales, minimizando su impacto en los suelos y acuíferos.

10. compromiso con la calidad de vida y el bienestar animal. Es crucial promover sistemas de producción que mejoren la calidad de vida tanto de los habitantes como de los animales. El confinamiento extremo en cebaderos intensivos genera problemas éticos y de bienestar que deben abordarse mediante normativas más estrictas y el fomento de prácticas extensivas más respetuosas.

11. incentivos para la ganadería extensiva. El pgmo debe incluir medidas de apoyo económico y técnico para los ganaderos extensivos, como subvenciones, asesoramiento técnico, formación y promoción de productos locales. Estas acciones contribuirán a revitalizar este modelo, asegurando su viabilidad económica y su papel como motor de desarrollo rural.

La integración de estas propuestas en el pgmo permitirá equilibrar las necesidades económicas, sociales y ambientales, promoviendo un modelo ganadero sostenible y respetuoso con el entorno, mientras se recuperan las tradiciones y se protege la salud de los ecosistemas y las comunidades locales.



Trabajo de Salvemos el Mar Menor, identificación de todas las granjas en la cuenca vertiente en el Mar Menor.

Localización GPS de granjas y acopios en el Campo de Cartagena.

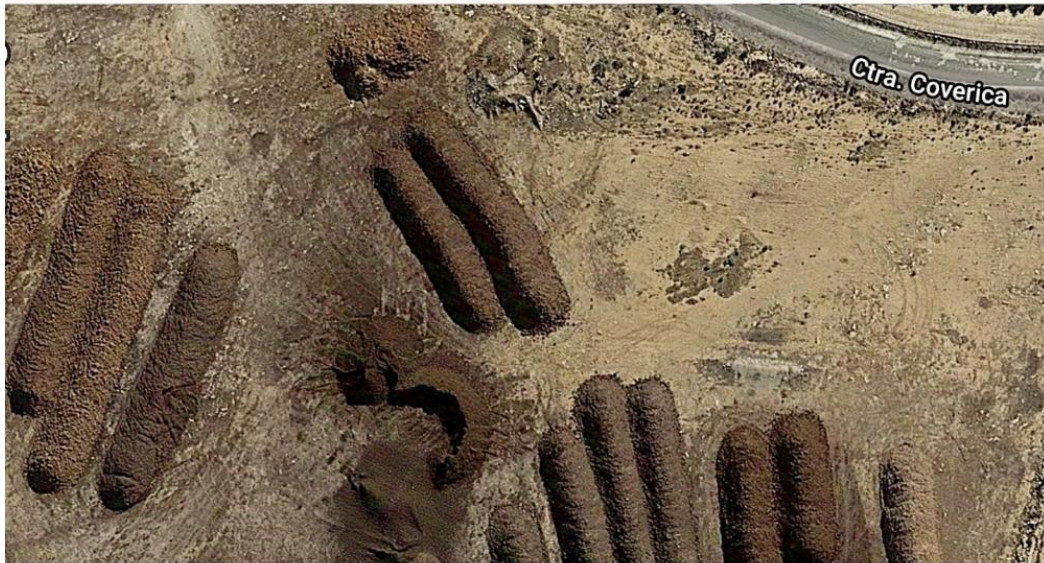
Hay dos listas de coordenadas, la primera es de granjas y la segunda de acopios.

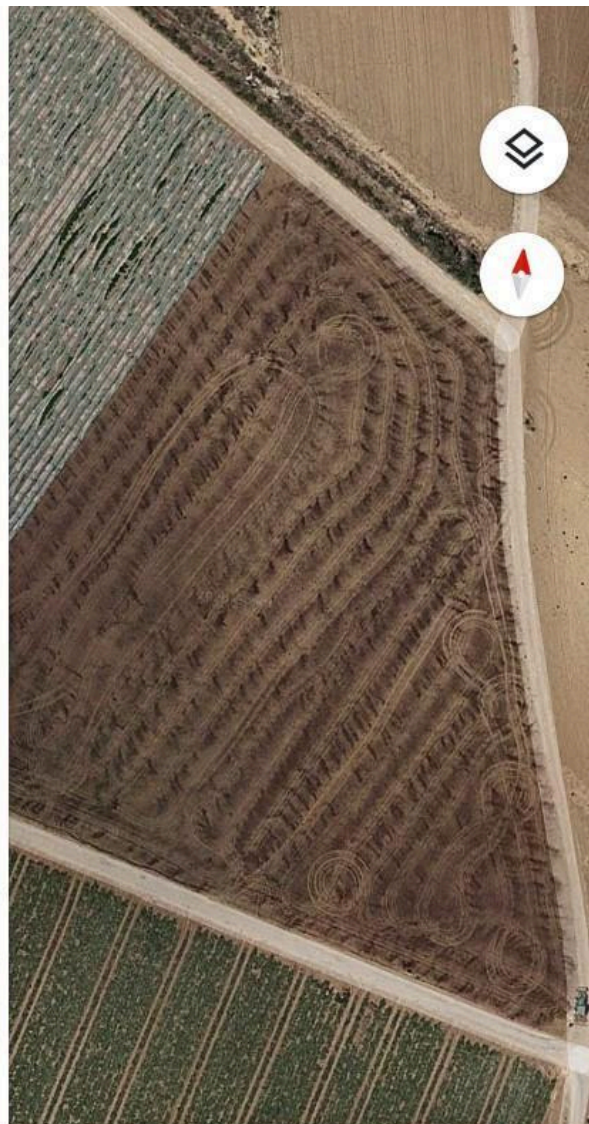
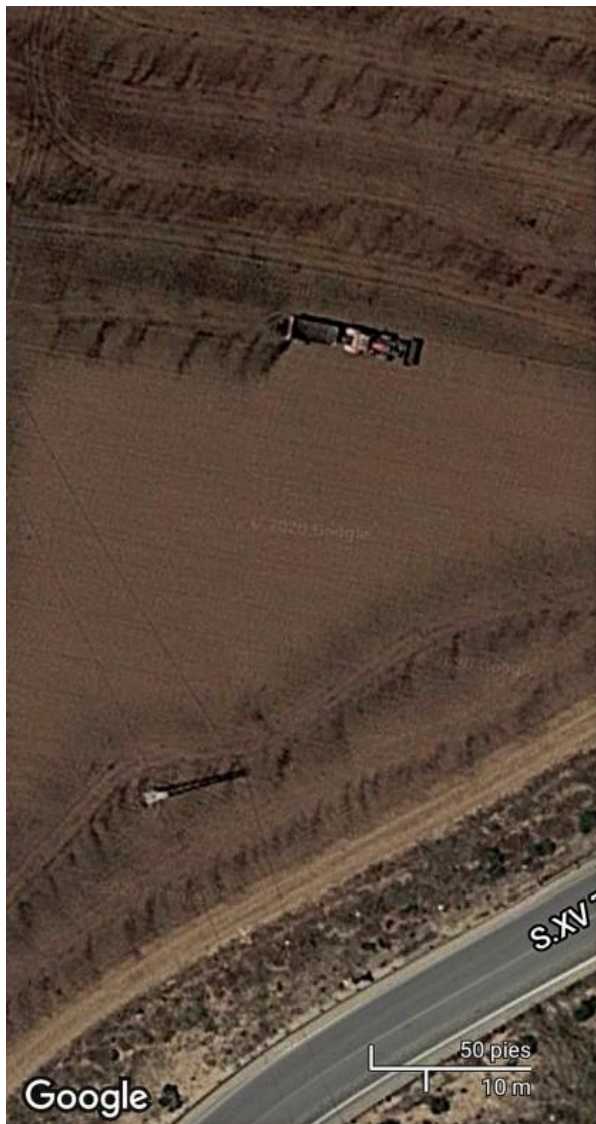
-Granjas: Posición GPS de 450 granjas y cebaderos (90% porcinos).

-Acopios: Posición GPS de 100 puntos de medianas o grandes dimensiones, usados como acopio de estiércol para su distribución. Los que han podido ser comprobados, son permanentes, están todo el año ahí.

Se han ilustrado con imágenes de google maps los siguientes ejemplos.







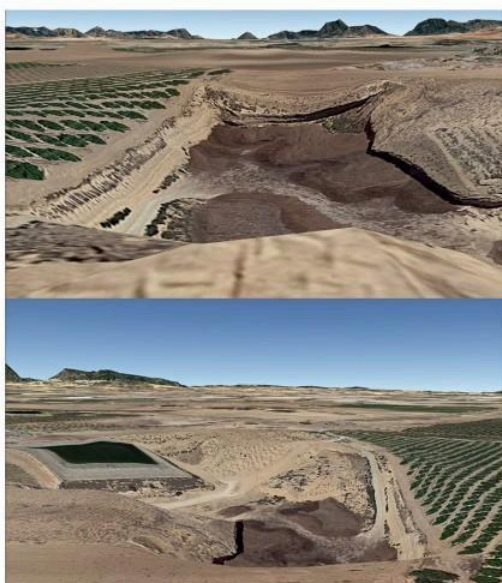
Las explotaciones ganaderas, sobre todo las intensivas y de acopio, no cumplen las leyes medioambientales, muchas de ellas no están registradas, ni tienen el permiso aprobado por la consejería de Medio Ambiente de la Región de Murcia.

550 coordenadas GPS de puntos susceptibles de incumplir la ley. Se ha revisado un 5-10% de los puntos, el 90% de las explotaciones incumplen normativas de nitratos y/o leyes medioambientales.





Imágenes aéreas de Google maps.



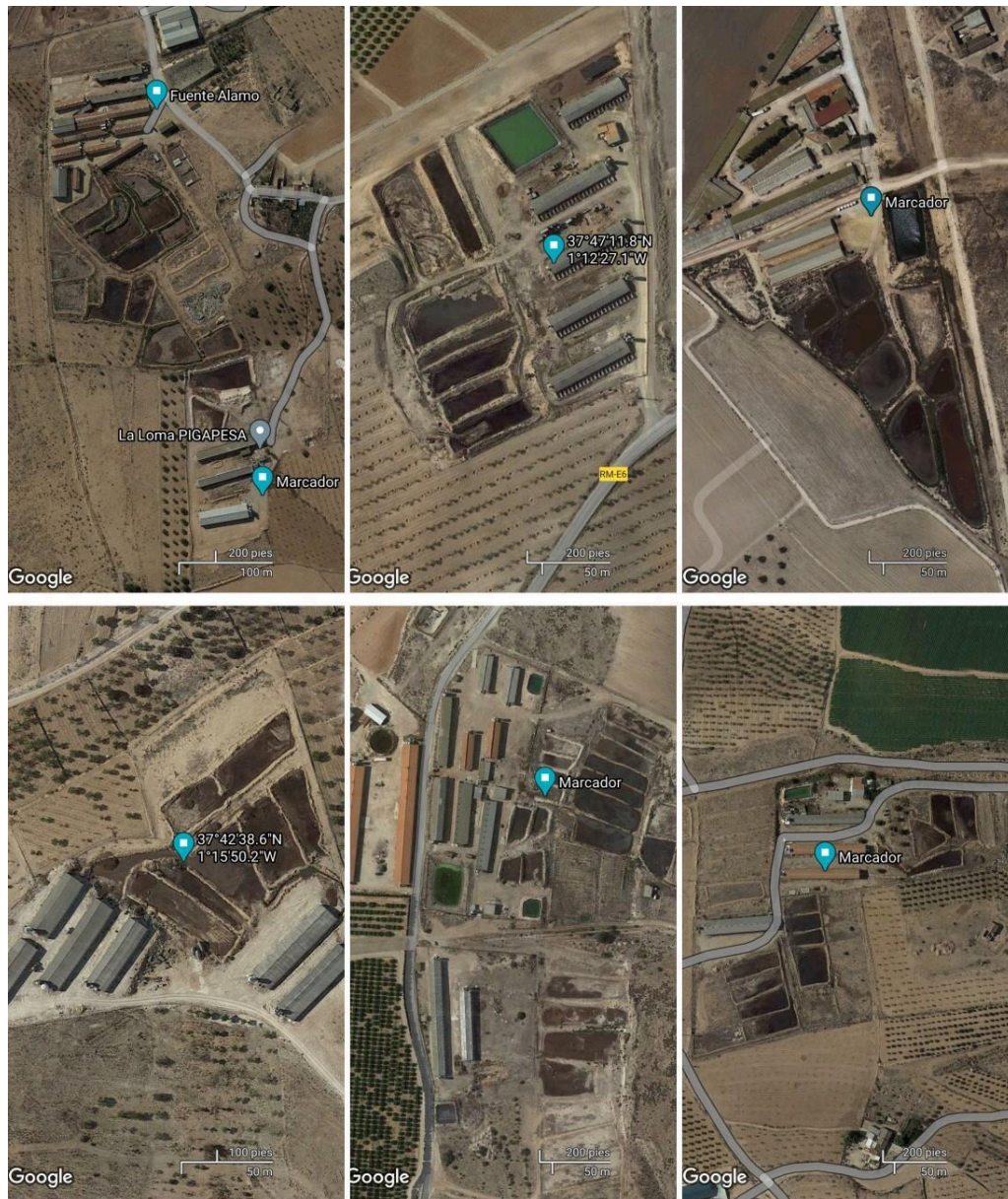
COORDENADAS

37.785277, -0.950636

37°47'07.0"N 0°57'02.3"W

Agosto 2020, una balsa que no se termino de construir, o un gran socabón con paredes de 10 metros, es usado para acumular estiércol y verter purines. El histórico de imágenes por satélite muestra los cambios desde 2015. Ahora en 2020 se encuentra en uso, con un vertido reciente de purines y removido de tierras.

Varios ejemplos de cebaderos y balsas de purines en el Campo de Cartagena.



14ª Decimocuarta.- Vías Pecuarias

El dominio público pecuario en Cartagena, compuesto por 17 coladas con un recorrido total de 197 kilómetros, representa un recurso clave tanto desde una perspectiva ambiental como cultural y económica. Estas vías pecuarias, con anchuras legales de hasta 4 metros, conforman una red estratégica que debe ser preservada y revitalizada en el marco del plan general de ordenación municipal (pgmo). A continuación, se detallan las propuestas para su protección y puesta en valor:

1. Preservación y restitución de las vías pecuarias. Es fundamental garantizar el mantenimiento de la anchura legal de estas vías pecuarias, demoliendo cualquier construcción que se haya llevado a cabo dentro de sus límites. Además, se requiere la restitución de tramos históricos y descansaderos que hayan sido alterados, como el abrevadero y descansadero del pozo de gea, que originalmente contaba con una fanega de superficie y actualmente está ocupado por una plaza y edificaciones.

2. Control y vigilancia. El pgmo debe incorporar un programa de control y vigilancia de las vías pecuarias para prevenir ocupaciones temporales ilegales y garantizar la protección de sus deslindes. Este programa debe estar coordinado con las administraciones competentes, asegurando que se actúe con rapidez ante cualquier irregularidad.

3. Función ecológica y corredores verdes. Las vías pecuarias desempeñan un papel esencial como corredores ecológicos que conectan hábitats fragmentados, facilitando el movimiento de especies y contribuyendo a la conservación de la biodiversidad. Es imprescindible que el pgmo incorpore medidas para preservar esta función, promoviendo prácticas de gestión que minimicen afecciones como la erosión o la invasión de vegetación no deseada.

4. Fomento del ecoturismo y usos sostenibles. La red de vías pecuarias representa una oportunidad única para impulsar el ecoturismo, aprovechando sus valores ambientales y culturales. Estas rutas pueden habilitarse como vías de comunicación sostenibles para senderismo, ciclismo y actividades relacionadas con el turismo rural, generando beneficios económicos para las comunidades locales. Se debe priorizar su promoción como elementos patrimoniales y turísticos integrados en la oferta del municipio.

5. Recuperación de veredas históricas y descansaderos. Es necesario incluir tramos de veredas históricas y descansaderos que no están actualmente clasificados, para ampliar y proteger el alcance de esta red. Además de su función como rutas pecuarias, estas infraestructuras tienen un importante valor cultural que debe preservarse.

6. Gestión integrada con la normativa urbanística. La institución municipal debe garantizar que las normativas urbanísticas protejan las vías pecuarias de cualquier afección que pueda comprometer su integridad. Esto incluye evitar procesos de erosión o alteraciones que puedan poner en riesgo su conservación a largo plazo.

7. Educación y sensibilización. El pgmo debe incluir medidas de divulgación y sensibilización sobre la importancia de las vías pecuarias, tanto para la biodiversidad como para la identidad cultural de Cartagena. Esto contribuirá a generar un mayor compromiso social con su protección y mantenimiento.

Con estas medidas, el pgmo puede asegurar la conservación y puesta en valor de la red de vías pecuarias, convirtiéndolas en un recurso estratégico para el desarrollo sostenible del municipio, la protección de su biodiversidad y el fortalecimiento de su patrimonio cultural.

15ª Decimoquinta.- Infraestructuras energéticas.

La producción de energía eléctrica en el espacio litoral de la región, concentrada principalmente en el Valle de Escombreras mediante centrales de ciclo combinado, representa una de las actividades económicas más relevantes de Cartagena. Sin embargo, el documento de la Memoria Informativa del plan general de ordenación municipal (pgmo) presenta carencias significativas al no enumerar y describir las múltiples plantas fotovoltaicas desarrolladas y proyectadas en los últimos años. Esto limita el análisis adecuado de las infraestructuras energéticas y de los impactos sinérgicos y acumulativos derivados de ellas.

El pgmo debe abordar las siguientes cuestiones prioritarias en relación con la planificación energética del municipio:

1. Inclusión de instalaciones fotovoltaicas en la Memoria Informativa. Es necesario que el documento del pgmo contemple un inventario detallado de las plantas fotovoltaicas existentes y proyectadas, junto con un análisis de los impactos sinérgicos y acumulativos de su instalación y operación.

2. Exclusión de instalaciones fotovoltaicas en zonas sensibles. El pgmo, al prohibir estas instalaciones en el distrito 1 (zona oeste) y en los suelos protegidos del litoral del mar menor, así como al establecer una franja de 200 metros de protección desde los suelos urbanos o urbanizables,

contribuye a preservar los valores ambientales y paisajísticos. Estas restricciones deben mantenerse y fortalecerse, asegurando un equilibrio entre desarrollo energético y protección del territorio.

3. Delimitación de pasillos energéticos. El pgmo debe establecer pasillos específicos para líneas de alta y media tensión y subestaciones eléctricas, respetando distancias de seguridad adecuadas en función de la tensión nominal de las líneas. Además, se debe garantizar la aplicación del decreto regional 89/2012 para proteger la avifauna y minimizar los impactos ambientales de los tendidos eléctricos.

4. Reserva de suelo para estaciones de recarga de vehículos eléctricos. Es imprescindible destinar suelo específico para la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, fomentando la independencia y la seguridad energética del municipio y promoviendo el uso de energías renovables.

5. Plan de reconversión energética en edificios públicos. El pgmo debe incluir un programa para instalar sistemas de energía fotovoltaica y térmica en edificios de titularidad pública con el fin de reducir emisiones de gases de efecto invernadero, fomentar el ahorro energético y mejorar la sostenibilidad. Este plan debe priorizar:

- La instalación de paneles solares en los colegios públicos del municipio, lo que mejorará su eficiencia energética.
- La sustitución de cubiertas de fibrocemento que contienen amianto, prohibido desde 2022, por nuevas cubiertas aptas para la instalación de paneles solares.

6. Plan de ahorro y eficiencia energética municipal. Los edificios e infraestructuras de propiedad municipal representan una proporción significativa del consumo energético del ayuntamiento de Cartagena. Es necesario implementar un plan de ahorro y eficiencia energética que:

- Reduzca el consumo energético y el impacto ambiental asociado a estas infraestructuras.
- Contribuya al ahorro económico y a la disminución de la huella ecológica del municipio.
- Refuerce el compromiso del ayuntamiento con la lucha contra el cambio climático.

Con estas medidas, el pgmo no solo garantizará una planificación energética más sostenible y eficiente, sino que también posicionará a Cartagena como un referente en la transición energética, alineando sus políticas con los objetivos globales de mitigación del cambio climático y mejora ambiental.

16ª Decimosexta.- Movilidad y Transporte en el PGMO de Cartagena

Es prioritario establecer un modelo de movilidad que favorezca a Cartagena y a su ciudadanía, centrado en el transporte público, la movilidad activa y la reducción del tráfico privado, para construir una ciudad más sostenible y saludable. El Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) debe incorporar acciones específicas y coordinadas en esta dirección.

1. Transporte público

Es imprescindible implementar un sistema de transporte público más moderno y eficiente, con una flota renovada, preferentemente eléctrica, y frecuencias mejoradas. La inversión en transporte público debe ser prioritaria para desincentivar el uso excesivo de vehículos privados en el entorno urbano y garantizar un servicio asequible y accesible para todos.

La línea FEVE, que conecta Cartagena, La Unión, Llano del Beal y Los Nietos, requiere una mejora integral. A pesar de la renovación de los trenes, las estaciones presentan un grave deterioro, con problemas de iluminación y accesibilidad. Asimismo, es necesario permitir el acceso de bicicletas al tren, facilitando su integración con otros modos de transporte sostenible.

El PGMO debe reservar suelo para la ampliación de la línea FEVE hasta Cabo de Palos y el Mar Menor, una propuesta respaldada por el Consejo Económico y Social en su Memoria Socioeconómica 2024 y el Plan Director del Transporte Público de la Región de Murcia. Esta ampliación contribuiría a

la reducción de emisiones contaminantes, al disminuir el número de vehículos privados que acceden a zonas turísticas.

2. Carriles bici y movilidad activa

La movilidad ciclista debe ser un eje estratégico del PGMO. Se requiere un plan integral que contemple:

Renovación y mantenimiento de carriles bici existentes, incluyendo la Ronda de La Unión, Nueva Cartagena y Avenida Víctor Beltrí.

Instalación de señalización vertical y horizontal adecuada en puntos críticos, como la calle Juan Fernández y la rotonda de Los Dolores.

Creación de nuevos carriles bici que conectan barrios, centros educativos y áreas de interés estratégico, fomentando la intermodalidad.

Finalización de obras de interconexión, como el carril bici de calle Juan Fernández y el paso peatonal y ciclista que conecta Santa Lucía con el Hospital General Universitario.

El carril bici de La Manga, que debería conectar todo el litoral con un trazado continuo de 18 kilómetros, es un proyecto clave que debe ejecutarse sin más retrasos. Su mantenimiento y planificación deben ser asumidos por el Ayuntamiento.

3. Zonas de bajas emisiones y áreas peatonales

El PGMO debe fomentar la creación de zonas de bajas emisiones y la ampliación de áreas peatonales en el centro urbano y en zonas escolares, priorizando la seguridad y el bienestar de peatones y ciclistas. Los itinerarios escolares seguros deben ser una prioridad, limitando el tráfico en los entornos de los centros educativos para facilitar desplazamientos sostenibles.

4. Transporte público del litoral Este

Zonas como Los Nietos, El Carmolí y Los Urrutias sufren una grave desconexión debido a la insuficiencia de frecuencias y el elevado coste del transporte. El PGMO debe contemplar medidas para mejorar la accesibilidad en estas áreas, incluyendo una reestructuración de líneas y horarios que responda a las necesidades de los residentes.

5. Aparcamientos disuasorios

Los aparcamientos disuasorios deben estar estratégicamente localizados y ser funcionales para reducir la entrada de vehículos privados al centro urbano. El PGMO debe priorizar su desarrollo y mantenimiento, evitando inversiones innecesarias en áreas ya cubiertas por otras infraestructuras.

6. Proyecto vial en Canteras

La propuesta de una carretera de cuatro carriles en Canteras generará un impacto ambiental severo, al afectar a especies de flora protegidas como *Tetraclinis articulata*. El informe técnico del Dr. Miguel Ángel Esteve detalla la relevancia ecológica de esta área y concluye que la ejecución del vial vulneraría la legislación sobre biodiversidad. Se recomienda anular o modificar sustancialmente la reserva de suelo para este proyecto, garantizando la conservación de las formaciones naturales existentes.

En el marco de la revisión del Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) de Cartagena y su evaluación ambiental estratégica, se presentan las siguientes alegaciones respecto a la reserva de suelo para un futuro vial de circunvalación al norte de la localidad de Canteras, fundamentadas en el informe técnico proporcionado por el Dr. Miguel Ángel Esteve Selma, catedrático de Ecología de la Universidad de Murcia.

1. Pérdida de biodiversidad y afectación de especies protegidas

El área afectada incluye un hábitat prioritario según la Directiva Hábitats de la Unión Europea (Directiva 92/43/CEE), identificado como "Formaciones de *Tetraclinis articulata*" (código 9570). Este hábitat alberga aproximadamente 3.230 ejemplares de *Tetraclinis articulata*, catalogada como especie vulnerable tanto a nivel nacional como regional. Además, se estima la presencia de al menos 210 ejemplares de otras especies vegetales protegidas, como *Maytenus senegalensis* y *Periploca angustifolia*.

La eliminación de este hábitat supondría una violación grave de las normativas de conservación de biodiversidad, en particular la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y Biodiversidad, y generaría un impacto irreparable sobre la flora y fauna locales.

2. Alta calidad del hábitat y su importancia estratégica

El informe técnico evalúa la calidad del hábitat 9570 en el área afectada con un valor de 8.3 en una escala de 12, clasificándose como "favorable-bueno". Este valor refleja una elevada integridad ecológica, con una abundancia significativa de especies características y una notable capacidad de regeneración demográfica. Esta calidad es equiparable a la de áreas protegidas como el Parque Regional de Calblanque.

Además, las formaciones de *Tetraclinis articulata* en Canteras representan la localidad más occidental de su distribución natural, lo que les confiere un valor estratégico único para la conservación de esta especie en el contexto del cambio climático.

3. Expansión potencial del hábitat bajo escenarios climáticos futuros

Según los modelos de cambio climático analizados, el área potencial para el hábitat 9570 podría ampliarse hasta seis veces en el futuro, convirtiéndose en una matriz dominante en el paisaje agroforestal del oeste de Cartagena. Este cambio refuerza la importancia de preservar las formaciones actuales como nodos clave para la renaturalización del territorio.

4. Propuesta para la planificación urbanística

La revisión del PGMO y su evaluación ambiental estratégica deben adoptar las siguientes medidas:

- Anular la reserva de suelo para el vial de circunvalación o, en su defecto, trasladar su traza al menos un kilómetro al norte, fuera del área ocupada por el hábitat 9570.
- Reclasificar las zonas afectadas como Suelo No Urbanizable de Protección Ambiental, en línea con las exigencias europeas de restauración de la naturaleza e infraestructuras verdes.
- Reconocer el área como una "Isla de Biodiversidad", integrada en una estrategia de renaturalización para el oeste de Cartagena.
- Incorporar medidas de conservación específicas en el PGMO, como la restauración de áreas degradadas y el control de factores de impacto en el hábitat.

5. Anexo técnico

Se adjunta el informe completo del Dr. Miguel Ángel Esteve Selma, que detalla la evaluación ecológica del área afectada y proporciona evidencia científica sobre los valores naturales presentes. Este anexo respalda la necesidad de modificar las propuestas actuales del PGMO para garantizar la sostenibilidad ambiental del municipio.

17ª Decimoséptima.- Transporte marítimo, tráfico portuario y la calidad del aire en Cartagena en el marco del PGMO

El tráfico portuario comercial de Cartagena constituye un sector estratégico que combina una creciente afluencia de cruceros con la actividad industrial y comercial, principalmente en los productos petrolíferos, gas natural y bienes como cemento, productos químicos y cereales. Este desarrollo plantea importantes retos ambientales, sociales y económicos que deben ser abordados integralmente en el Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) de Cartagena.

1. Emisiones contaminantes y combustibles fósiles

El uso predominante de fueloil pesado en las embarcaciones comerciales y de cruceros supone un grave impacto ambiental y climático. Las emisiones de gases de efecto invernadero como el dióxido de carbono y el metano, junto con otros contaminantes atmosféricos (azufre, óxidos de nitrógeno y hollín), afectan tanto al medio ambiente como a la salud de los residentes de zonas costeras. Es urgente fomentar la transición hacia combustibles renovables no fósiles, como el hidrógeno verde, el metanol y el amoníaco, para reducir las emisiones de contaminantes. El PGMO debe contemplar incentivos y normativas que promuevan estas transiciones tecnológicas en colaboración con la Autoridad Portuaria.

2. Infraestructuras portuarias sostenibles

El puerto de Cartagena, compuesto por las dársenas de Cartagena y Escombreras, ha experimentado importantes ampliaciones, como el muelle polivalente y el dique suroeste en Escombreras. Sin embargo, estas infraestructuras deben adaptarse a un modelo sostenible que contemple:

- La electrificación portuaria mediante puntos de carga eléctrica para reducir el consumo de combustible durante los atraques, siguiendo ejemplos de ciudades como Hamburgo y Kiel.
- La instalación de sistemas de autoconsumo fotovoltaico y programas de reciclaje de vertidos y residuos, minimizando los impactos ambientales asociados.
- La delimitación de pasillos energéticos que establezcan distancias de seguridad para líneas de alta y media tensión y subestaciones eléctricas.

3. Impacto ambiental del macropuerto de El Gorguel y la ampliación de Escombreras

El Ministerio para la Transición Ecológica ha emitido una resolución desfavorable sobre el macropuerto de El Gorguel debido a sus impactos potenciales sobre la Red Natura 2000 y el medio marino. Este proyecto afectaría gravemente a hábitats protegidos, como las praderas de Posidonia oceanica, con consecuencias irreversibles para la biodiversidad. Alternativamente, se propone la creación de un puerto seco para gestionar el tráfico de contenedores sin dañar los ecosistemas marinos.

Por su parte, la ampliación de la dársena de Escombreras contempla riesgos ambientales significativos, incluyendo la dispersión de contaminantes y la alteración de comunidades marinas y rutas migratorias de cetáceos. Estas obras deben someterse a un análisis exhaustivo de impacto ambiental, con medidas correctoras rigurosas antes de su ejecución.

4. Calidad del aire y zonas de bajas emisiones

La calidad del aire en Cartagena presenta serios desafíos. La ciudad carece de un sistema de monitoreo adecuado en puntos clave como el muelle de cruceros, lo que impide evaluar las emisiones generadas por el tráfico marítimo. Además, las zonas de bajas emisiones actualmente aprobadas no imponen restricciones significativas al tráfico, limitando su efectividad. Es imprescindible:

- Establecer un sistema de monitoreo público en el puerto y sus alrededores para evaluar el impacto de las actividades marítimas e industriales.
- Aplicar medidas restrictivas reales en las ZBE, incluyendo la prohibición de acceso a vehículos altamente contaminantes.

5. Regulación del tráfico de cruceros

El incremento del turismo de cruceros debe gestionarse de acuerdo con la capacidad de carga de la ciudad, limitando el número de atraques para minimizar el impacto ambiental y social. La promoción de combustibles limpios para los cruceros y la regulación estricta de sus operaciones en puerto son esenciales.

6. Propuestas adicionales

- Rehabilitación de entornos industriales contaminados, como la Bahía de Cartagena, afectada por metales pesados (cadmio, mercurio y plomo), mediante programas de restauración ecológica y reducción de emisiones.
- Implementación de un Plan Sombra más eficiente y económico que ofrezca soluciones para mitigar los efectos del calor en espacios urbanos, priorizando el uso de vegetación natural y materiales sostenibles.

7. Mar Menor

El Mar Menor, con su clima templado y vientos favorables, es un enclave privilegiado para la práctica de deportes acuáticos durante todo el año. Sin embargo, la sostenibilidad de este entorno se ve comprometida por la proliferación de puntos de amarre y el uso predominante de embarcaciones de gasolina y gasóleo (motos de agua, yates que dentro de poco no podrán circular por su dragado, barcos rápidos, etc.)

Puntos de amarre en el Mar Menor:

La laguna cuenta con una amplia infraestructura de amarres, destacando:

- **Club Náutico Mar Menor:** Ofrece puntos de amarre con dimensiones y calado adecuados para diversas embarcaciones.

[Cnmarmenor](#)

- **Club de Regatas Mar Menor Los Urrutias:** Dispone de amarres para barcos de hasta 15 metros de eslora y 2 metros de calado, con servicios básicos como agua y electricidad.

[Club Regatas Mar Menor](#)

- **Club Náutico Lo Pagán:** Situado al norte del Mar Menor, en San Pedro del Pinatar, cuenta con 424 amarres y una concesión hasta 2036.

[CNLP](#)

- **Puerto Deportivo Tomás Maestre:** Ubicado en La Manga del Mar Menor, ofrece más de 1.700 puntos de amarre para embarcaciones de hasta 30 metros de eslora.

[Tripadvisor](#)

La concentración de amarres y el tráfico marítimo asociado generan una presión significativa sobre el ecosistema del Mar Menor, afectando su biodiversidad y calidad del agua.

Transición hacia embarcaciones sostenibles:

Para mitigar el impacto ambiental, es esencial:

- **Eliminar puntos de amarre innecesarios:** Reducir la densidad de amarres para disminuir la carga sobre el ecosistema.
- **Prohibir embarcaciones de gasolina y gasóleo:** Implementar una transición hacia embarcaciones de vela y eléctricas, que minimizan las emisiones y el ruido.
- **Fomentar actividades acuáticas sostenibles:** Aprovechar las condiciones climáticas favorables para promover deportes como la vela, el windsurf y el kitesurf, que tienen un menor impacto ambiental.

Clima y condiciones para actividades acuáticas:

El Mar Menor ofrece condiciones ideales para deportes acuáticos:

- **Vientos favorables:** La zona presenta vientos constantes, adecuados para la práctica de deportes de vela.

[Windy](#)

- **Temperaturas agradables:** Incluso en invierno, las temperaturas son suaves, permitiendo actividades acuáticas durante todo el año.

[Servigroup](#)

- **Alta insolación:** La región disfruta de numerosos días soleados, lo que favorece el turismo deportivo.
- **Promoción de un turismo sostenible y de calidad:**

Es fundamental reorientar el modelo turístico hacia uno más sostenible:

- **Fomentar el turismo deportivo:** Promover actividades acuáticas y deportivas que atraigan a visitantes interesados en experiencias saludables y respetuosas con el medio ambiente.
- **Desarrollar infraestructuras adecuadas:** Crear instalaciones y servicios que apoyen la práctica de deportes acuáticos durante todo el año.
- **Concienciar sobre la conservación:** Implementar programas educativos que sensibilicen a residentes y turistas sobre la importancia de preservar el Mar Menor.

Adoptar estas medidas contribuirá a la sostenibilidad del Mar Menor, preservando su riqueza natural y promoviendo un turismo de calidad que respete y valore el entorno.

18ª Decimoctava.- Contaminación acústica

El problema de la contaminación acústica en Cartagena afecta tanto a áreas urbanas como rurales, y se necesita una intervención coordinada para reducir su impacto.

1. Circuito de La Aljorra: Este circuito ha sido identificado como una fuente constante de ruido que afecta la calidad de vida de los residentes cercanos. El Ayuntamiento ya ha cesado su actividad en algunas ocasiones por incumplimientos en las normas de ruido. Es necesario considerar su cierre definitivo, ya que no cumple con los estándares legales y genera un impacto negativo recurrente en el entorno.

2. Mapa Estratégico de Ruidos: Es imprescindible completar la cuarta fase del Mapa Estratégico de Ruidos de Cartagena. Este mapa permitirá identificar y diagnosticar las principales fuentes de contaminación acústica en el municipio, como el tráfico rodado, ferroviario, actividad industrial y aeropuertos. A partir de este diagnóstico, se podrán establecer medidas prioritarias para reducir los niveles sonoros en las zonas más afectadas.

3. Marco normativo: La regulación de la contaminación acústica en Cartagena debe basarse en:

- Ley 37/2003 del Ruido, que establece los límites acústicos según el tipo de suelo.
- Real Decreto 1513/2005 y Real Decreto 1397/2007, que complementan los límites específicos para distintas actividades.
- Decreto 48/1998 de la Región de Murcia, centrado en la protección frente al ruido.

4. Casco antiguo: El centro histórico enfrenta un problema creciente de contaminación acústica debido al aumento de terrazas y locales nocturnos. Esto ha provocado la salida de residentes, especialmente en calles como Jara, San Francisco, Campos y Honda, contribuyendo a un proceso de gentrificación. Es necesario incluir en el PGMO medidas específicas para regular el nivel de ruido en estas áreas, limitando las actividades nocturnas y estableciendo controles más estrictos sobre los niveles de sonido permitidos.

5. Restauración de la Sierra Minera: Los proyectos de restauración de las antiguas instalaciones mineras deben incluir estrategias para mitigar el ruido, como:

- Limitar las actividades a horarios diurnos.
- Utilizar maquinaria con bajas emisiones sonoras.
- Instalar pantallas acústicas.
- Ubicar los materiales de trabajo en zonas alejadas de áreas residenciales.

6. Reducción del impacto industrial y de infraestructuras: La planificación de nuevas zonas industriales y de infraestructuras debe integrar sistemas de control acústico desde su diseño, asegurando el cumplimiento de los niveles permitidos y priorizando el uso de tecnologías de bajo impacto sonoro.

La implementación efectiva de estas medidas, junto con el fortalecimiento de la normativa y los controles, es esencial para mitigar la contaminación acústica en Cartagena y garantizar un entorno saludable y habitable para todos los residentes.

19ª Decimonovena.- Impacto térmico y cambio climático.

La crisis climática en Cartagena se refleja en un aumento de las olas de calor, que plantean riesgos significativos para la salud pública y la habitabilidad del municipio. Según el Instituto de Salud Carlos III, las altas temperaturas en España han causado más de 1.700 muertes, una cifra que estudios independientes consideran subestimada.

1. Efecto isla de calor urbana

El entorno urbano de Cartagena, con materiales como el cemento y el asfalto, genera un efecto de isla térmica que agrava las temperaturas nocturnas y afecta la salud de la población. Este fenómeno amplifica las olas de calor, reduce la calidad del aire y aumenta las emisiones de carbono y ozono troposférico. Es necesario adoptar estrategias urbanísticas para minimizar este impacto y mejorar la habitabilidad.

2. Programa de aumento de zonas verdes y arborización

El PGMO debe incluir un programa para aumentar las áreas verdes y la masa arbórea en el municipio. Este programa debe priorizar el uso de especies autóctonas, que son más resilientes al cambio climático y requieren menos recursos hídricos. Los espacios urbanos deben ser diseñados con suficientes zonas de sombra, especialmente en calles, plazas y parques.

3. Plan sombra

Se propone la implementación urgente del Plan Sombra en el casco urbano de Cartagena para mitigar los efectos del calor extremo. Este plan debe identificar las zonas más necesitadas de sombra, especialmente en áreas de interés turístico y alta afluencia peatonal, como Calle del Carmen, Puerta de Murcia, Plaza del Icue, San Sebastián, Plaza del Ayuntamiento y Calle Mayor. Además, debe respetar el patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad.

4. Estudios y análisis técnicos

El análisis de soleamiento realizado por la UPCT, financiado por el Área de Patrimonio Arqueológico, debe integrarse al PGMO para planificar de manera efectiva las medidas de adaptación térmica en el centro histórico. Además, se necesita un informe técnico que evalúe la adecuación térmica de plazas, jardines, calles peatonales y paradas de transporte público.

5. Refugios climáticos

Es imprescindible establecer una red de refugios climáticos en Cartagena para proteger a la población durante las olas de calor y en invierno. Estas áreas arboladas o equipadas con infraestructura de refrigeración pueden reducir las temperaturas en hasta 10 grados, proporcionando un alivio esencial para los residentes y turistas. Un mapa de refugios climáticos, como el propuesto por el Jefe de la Unidad de Salud Ambiental del Hospital Virgen de la Arrixaca, debe ser desarrollado e implementado.

6. Medidas adaptativas en espacios públicos

Se deben priorizar intervenciones en espacios públicos para aumentar su capacidad de adaptación térmica. Esto incluye la instalación de fuentes de agua potable, sistemas de riego eficiente, áreas con vegetación adecuada y estructuras que proporcionen sombra. Además, es fundamental revisar la catalogación de espacios urbanos sin vegetación para promover su reconversión en zonas verdes funcionales.

7. Impacto en la salud pública

El cambio climático incrementará la mortalidad asociada a las olas de calor, especialmente en países del sur de Europa como España. La población urbana está particularmente en riesgo debido al efecto isla de calor, que exacerba las temperaturas nocturnas y prolonga los periodos de calor extremo.

Estas medidas deben ser integradas en el PGM0 como parte de una estrategia integral de mitigación y adaptación al cambio climático, asegurando un futuro habitable y sostenible para Cartagena y sus habitantes.

20ª Vigésima.- Propuesta de ordenación Área Oeste

El Área Oeste de Cartagena constituye un espacio de alta importancia ecológica y cultural, con uno de los mayores porcentajes de suelo sin transformar y la presencia del Parque Regional Sierra de la Muela, Cabo Tiñoso y Roldán. Estas características representan tanto desafíos como oportunidades para un desarrollo sostenible.

1. Protección del suelo y regeneración urbana

El PGM0 debe establecer una regulación específica para los núcleos rurales ubicados en espacios protegidos, priorizando la rehabilitación y regeneración de lo existente frente a nuevas construcciones. Esto permitirá mantener la identidad cultural y los valores ambientales de la zona, promoviendo un desarrollo coherente con las características naturales del entorno. Se propone la creación de Planes Especiales de Mejora y Rehabilitación que impulsen obras de reforma y renovación, facilitando la revitalización de los núcleos rurales con mecanismos de ejecución ágiles y eficaces.

2. Infraestructura de movilidad sostenible

Se solicita la inclusión en el PGM0 del carril bici proyectado en la Agenda Urbana para la zona oeste, conectando las poblaciones más alejadas con Molinos Marfagones mediante un trazado paralelo a la carretera RM-332. Esto mejorará la movilidad sostenible y fomentará el uso de medios de transporte no motorizados. Asimismo, se debe reforzar la línea de autobuses 25 de Cartagena Oeste, aumentando su frecuencia y ampliando las paradas, para garantizar una conexión eficiente entre las áreas rurales y el centro urbano.

3. Depuración y saneamiento de aguas residuales

La ausencia de sistemas de saneamiento en los núcleos rurales del oeste de Cartagena exige la instalación de depuradoras adecuadas a las necesidades de la población local, incluidas las áreas diseminadas. Estas infraestructuras deben reflejarse en el PGM0 y ser diseñadas para permitir la reutilización del 100% del agua tratada, fomentando la creación de pequeños humedales para refugios de fauna y el establecimiento de vegetación autóctona.

4. Impacto del vial de circunvalación en Canteras

La reserva de suelo para el vial de circunvalación al norte de Canteras amenaza un área de alto valor ecológico que alberga aproximadamente 3,230 ejemplares de *Tetraclinis articulata*, catalogados como vulnerables, y otros 210 ejemplares de especies vegetales protegidas. Este espacio constituye un hábitat prioritario 9570 de calidad "Favorable-Bueno" según la Directiva Hábitats de la Unión Europea. Se solicita la eliminación de la reserva de suelo o el desplazamiento del trazado al menos un kilómetro al norte. Además, las áreas afectadas deben ser declaradas "Suelo No Urbanizable de Protección Ambiental" o figura equivalente, garantizando su conservación como "Islas de Biodiversidad".

5. Integración de infraestructuras medioambientales

El diseño del PGM debe incluir medidas para la implementación de soluciones basadas en la naturaleza, como corredores ecológicos y áreas protegidas, alineadas con los objetivos europeos de restauración ecológica y adaptación al cambio climático. Estas infraestructuras deben facilitar la conectividad ecológica y garantizar el uso sostenible de los recursos naturales en el Área Oeste.

6. Prohibición del cambio de modelo agrícola de secano a regadío

Se exige que el PGM prohíba explícitamente el cambio de modelo agrícola de secano a regadío en el Área Oeste de Cartagena.

Este tipo de transformación puede tener graves consecuencias para los acuíferos locales, replicando los daños ambientales observados en otras zonas del municipio, como la contaminación por nitratos que afecta al Mar Menor. Mantener el modelo de agricultura de secano es fundamental para preservar los recursos hídricos, garantizar la sostenibilidad del territorio y proteger los valores ecológicos y paisajísticos del entorno.

Además, la agricultura de secano, en particular los almendros en flor, ofrece un potencial turístico significativo, atrayendo visitantes durante la floración, un espectáculo natural de gran belleza. Este paisaje único también se convierte en refugio para diversas especies animales, especialmente aves que anidan en estos árboles, enriqueciendo la biodiversidad de Cartagena y fomentando el turismo ornitológico. Por tanto, el mantenimiento del modelo de secano no solo es una cuestión de sostenibilidad ambiental, sino también una oportunidad para impulsar un turismo rural y ecológico de calidad.

7. La Azohía.

1. Vías de comunicación para el movimiento sostenible y accesibles en La Azohía e Isla Plana

La Azohía e Isla Plana son dos localidades muy cercanas entre sí, con una necesidad evidente de mejorar las conexiones entre ambas para facilitar el acceso a servicios, locales y actividades, que son muy limitados, especialmente en La Azohía. La cercanía entre estas localidades fomenta que residentes, veraneantes y turistas opten por desplazarse en bicicleta o a pie, disfrutando de los paisajes únicos de esta zona litoral. Sin embargo, las opciones actuales para conectar ambas localidades presentan importantes deficiencias:

- La primera opción es utilizar las carreteras RM-E35 y E-22, lo cual supone un peligro por el uso compartido entre vehículos y bicicletas, además de ser inviable para peatones al no existir aceras.
- La segunda opción es transitar por el paseo de La Azohía, que se interrumpe al llegar a la playa de Isla Plana. Esto obliga a descender por una escalera y cruzar la playa o, alternativamente, tomar un camino más largo por una senda pedregosa junto a la Rambla Honda de la Calera, para después recorrer un tramo de la carretera E-22 sin aceras. Estas rutas resultan impracticables para personas con movilidad reducida y carricoches, además de suponer un riesgo para el resto de peatones y ciclistas.

Por todo ello, solicitamos que la Revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena contemple:

- La creación de un carril bici que conecte y recorra ambas localidades.
- Una vía peatonal segura y accesible para todos los públicos, incluidas personas con movilidad reducida y usuarios de carricoches.

En La Azohía, especialmente en la zona de San Ginés, la falta de aceras es un problema grave que obliga a los peatones a caminar por la carretera, exponiéndolos a riesgos innecesarios. Algunas de las aceras existentes, como las de la RM-E32, están en mal estado, con inclinaciones o anchuras que las hacen impracticables para personas con movilidad reducida y carricoches. Por ello, pedimos que el Plan General contemple la mejora e integración de vías peatonales en San Ginés y el resto de La Azohía.

2. Aparcamientos en La Azohía e Isla Plana

Las localidades de La Azohía e Isla Plana cuentan con zonas de aparcamiento muy limitadas, especialmente en la época estival, cuando el aumento del tráfico genera retenciones y molestias a los residentes. En La Azohía, el problema es particularmente grave en San Ginés, donde apenas existen espacios para el aparcamiento de residentes. Esto da lugar a vehículos estacionados en márgenes de carretera o lugares inadecuados, dificultando el acceso y salida de viviendas.

Por lo tanto, solicitamos que la Revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena contemple:

- La creación de aparcamientos disuasorios.
- Una ordenación de las edificaciones que incluya zonas de aparcamiento con plazas suficientes para los residentes y visitantes.

3. Equipamientos públicos en La Azohía

La Asociación para la Defensa del Entorno Natural de La Azohía (ADELA) lleva años reivindicando el uso de la parcela del antiguo cuartel de la Guardia Civil de La Azohía para la construcción de un centro multiusos. Este centro debería integrar servicios básicos como una O.M.I.T.A., biblioteca, ludoteca y otros espacios comunitarios.

Aunque la Revisión del Plan General clasifica esta parcela como Equipamiento Público, actualmente se encuentra un cartel de Solvia indicando que el terreno está en venta. Además, al estar identificada como GQ 205, no forma parte de las estrategias de desarrollo a corto, medio o largo plazo incluidas en el Programa de Actuación.

Por lo tanto, exigimos al Ayuntamiento que:

- Adquirir esta parcela para garantizar su titularidad pública.
- Defina claramente su uso como un centro multiusos para la población.

4. Altura de las edificaciones en La Azohía e Isla Plana

El desarrollo sostenible de las localidades costeras de La Azohía e Isla Plana, que destacan por su alta calidad paisajística, debe preservar el equilibrio entre su geomorfología natural y su patrimonio construido. La armonía entre el litoral, acantilados, barrancos, ramblas y montañas no debe ser alterada por el impacto visual de edificaciones de gran altura. Estas localidades deben conservar su identidad como antiguos pueblos pesqueros, desarrollados en equilibrio con su entorno.

La experiencia de construcciones como “La Rosa de los Vientos” en Isla Plana y “El Pinar de San Ginés” en La Azohía demuestra el impacto negativo de edificaciones de gran altura en este entorno. Nadie desea repetir estos errores.

Por ello, pedimos que la Revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena limite las edificaciones a un máximo de dos alturas en estas localidades, para preservar su identidad y calidad paisajística.

1. Clasificación del Suelo de la Antigua U.A.1 del Plan Parcial San Ginés

La U.A.1 del Plan Parcial San Ginés, ubicada en la margen izquierda del tramo final de la Rambla del Cañar, está actualmente clasificada como suelo urbanizable de uso residencial. La Revisión del Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena clasifica esta área como suelo urbano sin consolidar (US) de uso residencial, con una superficie de 45.745,13 m² (14.328,71 m² de sistemas generales adscritos) y la denomina “Antigua U.A.1 del Plan Parcial San Ginés”.

Es incomprensible que la Antigua U.A.1, que no ha sido desarrollada y mantiene vegetación natural, se reclasifique como suelo urbano.

2. Delimitación del Dominio Público y Zonas Inundables

2.1. Antecedentes sobre la U.A.1 del Plan Parcial San Ginés:

En el Certificado de D. Álvaro Valdés Pujol, Concejal Secretario de la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena, de fecha 03/05/2024 (sesión n.º 030/12.24), relativo a la aprobación del plan de actuación y proyecto de reparcelación del Polígono I del Plan Parcial San Ginés, no se especifica que se haya realizado el deslinde definitivo de la Rambla del Cañar por parte de la Confederación Hidrográfica del Segura (CHS).

2.2. Delimitación de la Zona Residencial de la Antigua U.A.1:

En el Plano PO5. "Ordenación Pormenorizada en Suelo Urbano y Urbanizable Ordenado-Hoja 10", se observa que las parcelas de la Antigua U.A.1 invaden el Dominio Público Hidráulico (DPH) en la zona de servidumbre, particularmente en el margen este de las parcelas, afectando tanto espacios libres como parte de la zona residencial. La parcela norte y gran parte de la parcela sur están dentro de la Zona de Policía.

De acuerdo con el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH), no se permiten construcciones en zonas de servidumbre (art. 7) y cualquier obra en la Zona de Policía requiere autorización previa de la CHS (art. 9.4). En estas condiciones, no resulta lógico clasificar como zona urbana de uso residencial un área que está supeditada a autorizaciones administrativas, las cuales podrían resultar negativas, comprometiendo así la viabilidad de la superficie destinada a uso residencial y distorsionando el análisis de necesidades de vivienda.

2.3. Peligro de Inundación No Contemplado en la Antigua U.A.1:

No se ha considerado en la Memoria Justificativa ni en el Estudio Ambiental Estratégico que el margen izquierdo del tramo final de la Rambla del Cañar, donde se sitúa la Antigua U.A.1, es una zona inundable. Sin embargo, según el visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), esta área está clasificada como inundable con un periodo de retorno de 500 años. El RDPH restringe los usos del suelo en zonas inundables, indicando que las nuevas edificaciones deben situarse fuera de estas áreas siempre que sea posible (artículo 14 bis).

Consideramos que, dada la existencia de otras áreas no inundables en la localidad, es factible evitar construcciones en la Antigua U.A.1. Además, en la zona del Pinar de San Ginés existen viviendas ocupadas, por lo que resulta más conveniente reacondicionar dichas viviendas o utilizar solares sin riesgo de inundación.

3. Situación y Valoración Ambiental de la Zona de la Antigua U.A.1 del Plan Parcial San Ginés

El desarrollo residencial en esta área generará un impacto ambiental grave e irreversible, tanto para la biodiversidad local como para la calidad de vida de la población actual y futura. Este entorno es un espacio natural que conecta la rambla del Cañar con el mar y otras áreas protegidas cercanas, por lo que debería ser clasificado como un espacio natural público o una microrreserva en la Revisión del Plan General.

3.1. Flora y Fauna en la Antigua U.A.1:

La zona alberga especies de flora y fauna protegidas, tales como:

- Flora: *Periploca angustifolia*, *Tamarix canariensis*, *Lycium intricatum*, *Anabasis articulata*.
- Mamíferos: murciélago de borde claro, murciélago de cueva, murciélago hortelano, murciélago ratonero ibérico.
- Aves: gaviota de Audouin, tarro blanco, paíño europeo, pardela cenicienta.
- Reptiles: lagartija colirroja, camaleón común, culebra de herradura, culebra viperina.
- Artrópodos: mantis mediterránea, araña tejedora, escarabajo de las bodegas, libélula anax, escorpión, abeja común, abejorro europeo.

La normativa sobre protección de flora y fauna prohíbe la destrucción o alteración del hábitat de especies protegidas (Ley 42/2007, Directiva Hábitats 92/43/CEE y Directiva Aves 2009/147/CE). Clasificar esta zona como urbana supondría la destrucción de hábitats, incluyendo el bosque de tarayes, eucaliptos y palmeras, que debería integrarse en el Catálogo de Árboles Monumentales y Singulares del Municipio de Cartagena.

4. Necesidad de Vivienda en La Azohía

No existe previsión de un crecimiento poblacional ni desarrollo económico que justifique la generación de más suelo residencial en la zona a costa de destruir espacios naturales. La urbanización de la Antigua U.A.1 no representa una solución viable a una necesidad de vivienda, especialmente cuando existen viviendas ocupadas en el Pinar de San Ginés y solares sin valores ambientales. Además, el hotel en La Azohía permanece cerrado, lo que sugiere que existe capacidad de alojamiento turístico sin necesidad de nuevas edificaciones.

Estas alegaciones buscan resaltar la importancia de considerar tanto el impacto ambiental como la necesidad real de vivienda, promoviendo una planificación territorial responsable y sostenible que preserve los valores naturales y patrimoniales del entorno de San Ginés.

El plan de desarrollo de La Azohía presenta diversos desafíos urbanos, medioambientales y patrimoniales que requieren intervenciones para ordenar el crecimiento y proteger su entorno natural y su identidad cultural. A continuación, se resumen las principales problemáticas y propuestas para el desarrollo sostenible de la zona:

1. Infraestructura y Movilidad

- Peatonalización y Aparcamiento: Propuesta para restringir el acceso vehicular al núcleo urbano, reservándose solo para residentes y trabajadores, con el fin de reducir el tráfico y las emisiones. Se sugiere la creación de un parking disuasorio en la margen derecha de la Rambla de la Azohía, con conexiones seguras y espacios para bicicletas.
- Mejoras en la Carretera Regional: Urge la construcción de rotondas en la carretera Puerto de Mazarrón-Cartagena, como se ha hecho en localidades vecinas, para gestionar el tráfico que pasa por Isla Plana.
- Accesibilidad de Servicios Públicos: Se plantea la falta de acceso adecuado para vehículos de emergencia debido a la estrechez de las calles en las zonas antiguas, destacando la necesidad de una reorganización vial.

2. Protección Medioambiental y Urbanística

- Limitación de Alturas y Volúmenes: Restricción de edificaciones a dos plantas para minimizar el impacto visual y la presión sobre los recursos limitados, especialmente en playas con alta demanda en temporada alta. Las urbanizaciones de gran altura y volumen deben ser restringidas, y se pide la anulación de nuevos desarrollos que afectan negativamente al paisaje.
- Protección del Palmeral de San Ginés: Se solicita la inclusión del palmeral en el Catálogo de Árboles Monumentales y Conjuntos Arbóreos de Cartagena y la creación de figuras de protección como Lugar de Interés Botánico o Microrreserva para salvaguardar su biodiversidad y ecosistema único.
- Control de Vertidos y Agricultura Intensiva: La agricultura en la orilla derecha de la Rambla del Cañar representa una amenaza para la calidad del agua y el suelo. Se propone la creación de barreras naturales para evitar la contaminación freática y reducir el impacto de las actividades agrícolas intensivas en la zona.

3. Conservación del Patrimonio Cultural y Natural

- Preservación del Entorno Histórico: La Azohía alberga bienes de interés cultural como la Torre de Santa Elena y el muelle de la Guerra Civil. Se propone la creación de un Plan Especial de Ordenación

y Protección (similar al PEOPCH de Cartagena) para integrar su patrimonio en programas de turismo cultural y educativo.

- Protección de Hábitats: Las zonas de vegetación autóctona, especialmente en la Punta de La Azohía y la Rambla del Cañar, albergan especies de flora y fauna de gran interés ecológico y deben ser preservadas. La eliminación de las Unidades de Actuación UAZ 7 y UAZ 8 en áreas de alta pendiente contribuiría a esta protección.

4. Sostenibilidad y Adaptación Climática

- Adaptación de Infraestructura Costera: La erosión de la franja litoral debido al cambio climático subraya la necesidad de estrategias para proteger y preservar el litoral sin sobrecargarlo de urbanizaciones. La mejora de las infraestructuras de playa existentes y la reducción de edificaciones son esenciales para conservar la calidad ambiental de esta franja costera.
- Fomento del Transporte Sostenible: La propuesta de un carril bici a lo largo de la costa apoyaría la movilidad no motorizada y sería una opción recreativa que favorece el turismo sostenible y reduce el impacto ambiental.

5. Demandas Comunitarias y Participación Ciudadana

- Centro Multiusos y Espacios Públicos: Los vecinos proponen utilizar el solar del antiguo cuartel de la Guardia Civil para crear un centro multiusos, dado que la zona carece de infraestructura pública suficiente para cubrir las necesidades de la población.
- Protección Legal y Visibilidad del Patrimonio Natural: La plataforma SOS Palmeral La Azohía, respaldada por asociaciones locales, aboga por asegurar una protección legal firme para los espacios naturales y una normativa que impida construcciones perjudiciales. Requieren la inclusión de áreas de valor ecológico en el Plan General de Ordenación Urbana para fortalecer su conservación.

6. Fiscalización y Control Urbano

- Cumplimiento de Normativas: La problemática de las construcciones no autorizadas y el incumplimiento de las licencias se manifiesta en edificaciones ilegales y el uso inadecuado del suelo. Se requiere una mayor vigilancia e inspección urbanística para evitar abusos y asegurar que los proyectos cumplan con las normativas vigentes.

Estas propuestas buscan equilibrar el desarrollo urbano con la preservación ambiental y cultural, fomentando una Azohía que prospere sin perder su identidad costera y ecológica.

8. La Chapineta

Clasificación de la Parcela GQ-205 (Antiguo Cuartel de la Guardia Civil) como Equipamiento Público:

- Justificación: La parcela del antiguo Cuartel de la Guardia Civil, designada como GQ-205, no aparece en la relación de manzanas urbanas de La Chapineta según el documento "Resumen del Suelo". Solicitamos su calificación como Equipamiento Público, en concordancia con su vocación social y dotacional reflejada en la Memoria del PERI, aprobada el 25 de julio de 1993. Esto es fundamental para atender las demandas sociales de la comunidad, que lleva solicitando un espacio público desde que los guardias abandonaron el cuartel en los años 90.

- Propuesta de uso: Destinar la parcela para un Centro Vecinal Multiusos, dada la carencia de instalaciones sociales en los núcleos urbanos de San Ginés, Las Brisas, La Chapineta, El Cuartel, y La Azohía. Actualmente, las instalaciones de la Asociación de Vecinos (AAVV La Azohía), compuestas por dos habitaciones junto a la iglesia de La Azohía, resultan insuficientes para cubrir las necesidades de los colectivos sociales de la zona.

2. Recuperación del Pozo Egea y Parcelas Anexas (UCH 4) como Espacio Libre Público (VJ):

- Antecedentes: El Pozo Egea fue hasta la década de 1980 un abrevadero comunal rodeado de una fanega de ejido (aproximadamente 6.700 m²), usado para el ganado que bajaba desde los montes de La Muela y Cabo Tiñoso. Actualmente, la plaza pública se reduce a menos de 150 m² y la parcela UCH 4, que pertenecía a los ejidos del Pozo Egea, fue inscrita por propietarios colindantes aprovechando el artículo 205 de la Ley Hipotecaria.

- Propuesta de actuación: Instamos a que la parcela UCH 4 sea recuperada como zona verde pública y se incorpore a un corredor verde continuo que enlace las dos zonas verdes existentes, desde la carretera hasta la plaza del Pozo Egea. Este espacio público (VJ) proporcionará una plaza abierta que recupere parte de los antiguos ejidos, respetando el patrimonio etnográfico de la comunidad y conservando el uso tradicional del Pozo Egea como abrevadero.

3. Protección y Reconfiguración de la Unidad UCH 3 (Zona adyacente a la Calle Hélice):

- Situación actual y problemas: En la UCH 3, después de la zona verde junto a la Calle Hélice, se proyecta una construcción residencial de alta edificabilidad en primera línea de mar, creando una barrera visual y arquitectónica que afecta negativamente al entorno y los paisajes naturales.

- Propuesta: Solicitamos la eliminación de esta nueva edificación residencial, devolviendo los terrenos marginales de la antigua UA.3 del PERI a su estado previo como Zona Inundable de la Rambla de la Bocaoria. Esta área podría destinarse a campos e instalaciones deportivas, infraestructuras que actualmente no existen en los núcleos de San Ginés, Las Brisas, La Chapineta, El Cuartel y La Azohía. Con esta medida, se reducirían los riesgos asociados a avenidas de agua y temporales marítimos, y se conservaría el carácter natural de los abancalamientos y pedrizas originales.

4. Catalogación y Conservación del Patrimonio de la Almadra en la Playa de La Chapineta:

- Importancia histórica y cultural: En la playa de La Chapineta se conservan altos mojones de la almadra, utilizados históricamente para la pesca y referenciados en la carta hidrográfica de los años 70 del Instituto Hidrográfico de Marina.

- Propuesta de actuación: Solicitamos la catalogación y protección de estos mojones como patrimonio cultural, debido a su valor histórico y etnográfico en la tradición pesquera local. Estos elementos deben ser preservados como vestigios representativos de la actividad de la almadra, cuya huella en el paisaje de La Chapineta constituye un recurso de identidad cultural.

Estas peticiones buscan promover un modelo de desarrollo que priorice el uso social, la preservación ambiental y el rescate del patrimonio cultural. La recuperación de estos espacios contribuirá a mejorar la calidad de vida de los residentes y ofrecerá a las futuras generaciones un entorno equilibrado y sostenible.

El enfoque para el Área Oeste debe centrarse en un desarrollo equilibrado que respete los valores ambientales y culturales de la región, al tiempo que fomenta el bienestar de sus comunidades rurales mediante la mejora de la infraestructura básica y la promoción de la sostenibilidad.

21ª Vigésimoprimera.- Propuesta de ordenación Área Norte

Las diputaciones de La Palma, Pozo Estrecho y La Aljorra, que alcanzan hasta 5.000 habitantes, desempeñan un papel fundamental en la estructura territorial de Cartagena. Sin embargo, los crecimientos desordenados de los últimos años han alterado el equilibrio entre estos núcleos rurales y su entorno natural.

Para restablecer y proteger este equilibrio, es imprescindible consolidar y delimitar de manera clara los núcleos urbanos actuales, mejorando su integración con el entorno agrícola mediante cinturones de protección y transición que preserven los valores paisajísticos y ecológicos.

Asimismo, es prioritario reforzar la red de comunicaciones del área norte para asegurar una conexión eficiente entre los núcleos rurales y el sistema urbano principal de Cartagena, potenciando opciones de transporte público sostenible y ampliando la cobertura de servicios básicos como agua, energía y telecomunicaciones.

Se plantea una estrategia de descentralización que potencie la oferta de servicios, infraestructuras y equipamientos en el área norte, promoviendo la revitalización de su paisaje y patrimonio. Esto incluye:

- la transición hacia un modelo de agricultura sostenible, con medidas para reducir el impacto ambiental de la agricultura intensiva, especialmente en el manejo de fertilizantes y aguas residuales. Este modelo debe fomentar la agroecología y la reintroducción de cultivos tradicionales adaptados al clima semiárido de la región.
- la restauración del patrimonio histórico y cultural, incluyendo molinos, casas rurales y elementos arquitectónicos de valor, para atraer un turismo de calidad que ponga en valor las raíces históricas de estas diputaciones.
- la creación de áreas verdes y corredores ecológicos para mejorar la calidad de vida de los residentes y contribuir a la conectividad ecológica entre los espacios naturales del entorno.

En esta zona se debe prestar especial atención al impacto sobre la salud pública, ya que se ha detectado un incremento preocupante de casos de cáncer y enfermedades raras atribuidos a la exposición a contaminantes industriales y agrícolas, como los relacionados con la planta de reciclaje y gestión de residuos de SABIC. Este grave problema de salud pública, apenas discutido, exige:

1. La realización de un estudio epidemiológico integral para analizar la incidencia de enfermedades relacionadas con la contaminación en estas diputaciones.
2. La mejora de los sistemas de monitoreo y control de contaminantes en agua, suelo y aire, con medidas estrictas para garantizar que las industrias cumplan con las normativas medioambientales.
3. El desarrollo de programas de educación ambiental y prevención sanitaria, enfocados en sensibilizar a la población sobre los riesgos asociados a la exposición a contaminantes y en promover prácticas agrícolas e industriales más responsables.

La ordenación del Área Norte debe garantizar un equilibrio entre la preservación ambiental, el desarrollo socioeconómico sostenible y la salud pública, abordando los problemas actuales con un enfoque integral que priorice el bienestar de los habitantes y la sostenibilidad a largo plazo del territorio.

22ª Vigesimal.- Propuesta de ordenación Área Este.

El Avance del Plan propone un enfoque supramunicipal para la ordenación integral del Mar Menor, sugiriendo la creación de un Plan Director o una Actuación de Interés Regional para abordar los desafíos ambientales y territoriales de esta zona.

Los problemas de degradación y obsolescencia en las áreas costeras, consecuencia de un modelo turístico insostenible, requieren actuaciones que regeneren estos espacios y restauren la competitividad del sector turístico como motor de desarrollo económico local.

Se incorporan diversas acciones orientadas al desarrollo económico, social y ambiental de la zona, priorizando el uso racional del suelo y la mejora en el sistema de transporte y comunicación pública. En línea con las demandas ciudadanas, resulta fundamental implementar medidas para la protección del Mar Menor y frenar el deterioro de su ecosistema, así como avanzar en la regeneración y gestión efectiva de los espacios naturales protegidos. Asimismo, se propone la eliminación de suelos urbanizables en zonas como Novo Carthago, El Vivero y Punta de Las Lomas, y la limitación del crecimiento en áreas como Los Belones y Atamaría.

1. Protección de Calblanque

-Emisario EDARMMS en Cala Reona.

Situación Actual y Problemas Identificados:

1. Rotura del Emisario y Cierre Reiterado de la Playa de Cala Reona:

- Impacto en los residentes y turistas: La rotura persistente del emisario de la Estación Depuradora de Aguas Residuales Mar Menor Sur (EDAR MMS) provoca cierres constantes de la playa de Cala Reona, perjudicando gravemente a los residentes y bañistas, especialmente en la temporada estival. Esta situación requiere una solución definitiva que evite futuras interrupciones y minimice los efectos adversos en el turismo y la calidad de vida en la zona.

- Retirada de restos del emisario roto: En el fondo marino persisten grapas y restos del emisario roto, lo cual supone un peligro ambiental y de seguridad. Se solicita la retirada inmediata de estos elementos para preservar el ecosistema marino y la seguridad de los bañistas.

2. Exceso de Nitrógeno y Fósforo en los Efluentes Vertidos:

- Contaminación de zonas sensibles: Los niveles de nitrógeno y fósforo en los efluentes de la depuradora superan los límites establecidos para zonas eutróficas o con tendencia a la eutrofización, lo que afecta tanto a la calidad de las aguas como a la reserva marina adyacente.

- Proyectos de mejora: Se ha informado que ESAMUR e Hidrogea están avanzando en un proyecto de mejora de la calidad del agua, en cuanto a eliminación de nutrientes, y que se prevé su implementación en un plazo máximo de un año. Este proyecto, que ya se encuentra en manos del Ayuntamiento de Cartagena para su evaluación y aprobación, es urgente y su ejecución debe agilizarse para mitigar el impacto ambiental y garantizar una reducción efectiva de nitrógeno y fósforo en los efluentes.

3. Filtración de Agua de Mar en el Alcantarillado:

- Problemas en el tratamiento y reutilización del agua: La infiltración de agua de mar al alcantarillado impide un tratamiento eficiente que permita la reutilización total del agua depurada. Esta filtración de salinidad, que se origina principalmente en bombeos ilegales de agua de mar desde garajes y sótanos privados, requiere una supervisión estricta y sanciones efectivas.

- Requerimiento de recursos y personal: Se solicita el incremento de personal en el área de saneamiento del Ayuntamiento para intensificar las inspecciones y sancionar adecuadamente estos bombeos ilegales, lo cual es crucial para mejorar la calidad del agua tratada.

4. Separación de Aguas Pluviales y Residuales Urbanas:

- Mejoras en el rendimiento de la depuradora: Para optimizar la eficiencia de la EDAR, es fundamental implementar la separación de aguas pluviales y residuales en la red de alcantarillado. Esto permitiría reducir la carga de tratamiento y favorecería la reutilización de las aguas tratadas.

- Planificación en el PGMO y la Cuenca Vertiente del Mar Menor: Esta medida debe incluirse en el Plan de Ordenación de la Cuenca Vertiente del Mar Menor para asegurar un manejo sostenible del agua y minimizar problemas como malos olores y proliferación de mosquitos, que afectan a la calidad de vida de los vecinos.

5. Control de Metales Pesados en el Alcantarillado:

- Prevención de contaminación por escorrentías: Las lluvias arrastran metales pesados de la antigua actividad minera en zonas como Llano del Beal hacia el alcantarillado, lo cual contamina el sistema y perjudica la calidad del agua tratada. Solicitamos revisiones periódicas y acciones preventivas para evitar estas intrusiones.

Para abordar de manera integral los problemas de contaminación y mejorar la calidad del agua en Cala Reona y sus alrededores, solicitamos que el PGMO incluya medidas específicas para:

- La reparación definitiva del emisario de la EDAR MMS y la retirada de restos del fondo marino.
- La rápida implementación del proyecto de reducción de nutrientes en los efluentes.
- El control y sanción de las filtraciones de agua de mar al alcantarillado.
- La separación de aguas pluviales y residuales.
- La prevención de contaminación por metales pesados.

Estas acciones son esenciales para preservar el medio ambiente, proteger la salud pública y asegurar una gestión hídrica sostenible en la región del Mar Menor.

es necesaria:

- la eliminación del proyecto de un parque acuático y viviendas a las inmediaciones del Parque regional Natural de Calblanque
- Las parcelas que están en la Cala del pino aún sin construir, cambiar a terreno público y protegerlo de construcciones.
- El Algar

Espacios de protección intermedios, permitiendo el desarrollo de un corredor verde en la rambla del Miedo como pulmón natural de la zona.

Desarrollo de una zona peatonal y de carril bici en la N-332 hacia La Unión, ecosenderos y espacios naturales.

Proponemos la creación de una acera peatonal y un carril bici desde el pueblo hasta el Cementerio Nuevo, extendiéndose hasta el límite con La Unión.

Estas propuestas tienen como objetivo el desarrollo armónico, sostenible y equitativo de El Algar, preservando su carácter único, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y generando oportunidades de crecimiento y consolidación del tejido urbano y económico de la zona.

23ª Vigesimaltercera.- Propuesta de ordenación Área Centro.

El Avance del Plan General para el área centro, que abarca la ciudad de Cartagena y su entorno periurbano, se basa en proyectos y tendencias de desarrollo existentes, con el objetivo de estructurarlos dentro de una estrategia territorial bien definida. Entre los principales proyectos destacan el Corredor Mediterráneo, la ampliación del Puerto de Escombreras, la regeneración urbana del casco histórico y la valorización del patrimonio histórico-cultural, así como la integración de la sierra minera en la planificación territorial.

Los desafíos urbanos exigen una planificación que permita consolidar el tejido urbano y gestionar adecuadamente su interacción con el entorno físico y natural. La integración del Puerto Comercial de Escombreras en el Corredor Mediterráneo y su conexión con la futura Zona de Actividades Logísticas (ZAL) refuerza su papel estratégico en la economía regional. Sin embargo, el Panel de Expertos ha mostrado su oposición a la ampliación de Escombreras, dada la magnitud de sus impactos ambientales.

En el Casco Antiguo, la expansión de ejes de comunicación para mejorar la interconexión entre el centro tradicional y otros centros secundarios plantea limitaciones que deben ser cuidadosamente consideradas.

24ª Vigesimalcuarta.- Bienes de Interés Cultural.

La Ley 4/2007 de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia establece un plazo de tres años para la resolución de expedientes de declaración de BIC en conjuntos y sitios históricos, zonas arqueológicas y paleontológicas, y de dos años para monumentos. Sin embargo, en Cartagena han caducado numerosos expedientes de declaración de BIC, lo que evidencia una falta de atención institucional hacia la protección del patrimonio.

Recientemente, la Dirección General de Patrimonio Cultural ha iniciado el proceso para modificar la declaración de la Torre del Moro, cercana a Perín y Cuesta Blanca, como Bien de Interés Cultural (BIC) en la categoría de monumento. Esta torre defensiva debería contar con protección municipal, dado que se ha roturado su terreno para cultivos de secano, amenazando su integridad. Esta medida se alinea con la protección de otras torres fortificadas de la costa, como Torre Rubia y Torre del Negro, y requiere que cualquier intervención en la torre o en su entorno reciba autorización previa de la Dirección General de Patrimonio Cultural, suspendiéndose los efectos de licencias urbanísticas ya otorgadas.

Es necesario impedir construcciones dentro de la zona de afección del BIC "Baños de la Marrana / Yacimiento los Tinteros", sobre el antiguo descansadero de la vía pecuaria y en la zona

marítimo-terrestre, que pudieran obstruir las canalizaciones subterráneas de las aguas minero-medicinales que abastecen los Baños Termales, preservando así el valor cultural y ambiental de este recurso histórico.

Así mismo es de interés excepcional la restauración y conservación de las diferentes fortificaciones, castillos y baterías de costa abandonadas, así como el excepcional patrimonio minero, con la consecuente restauración de castilletes y edificaciones, así como su restauración ambiental.

25ª Vigesimoquinta.- Planes de riesgos químico y naturales en el Municipio de Cartagena.

Con el aumento de las actividades industriales y el uso intensivo de sustancias químicas, el municipio de Cartagena presenta altos niveles de riesgo químico y ambiental. Esto se debe principalmente a la concentración de industrias petroquímicas y químicas en zonas como el Valle de Escombreras, Alumbres y La Aljorra, además del constante tránsito de mercancías peligrosas. Asimismo, se suman riesgos naturales derivados de fenómenos meteorológicos, sísmicos y forestales, propios de la región.

Análisis de los Planes de Emergencia Existentes y Necesidades de Mejora

1. Plan de Emergencias Exteriores (PEE) ante Accidentes Químicos:

- El PEE establece los protocolos y recursos necesarios para la prevención y respuesta ante accidentes en las industrias químicas de la Región de Murcia, incluyendo medidas específicas para la mitigación de impactos en la población y el entorno. Es vital que este plan cuente con revisiones periódicas y se coordine con las nuevas normativas de seguridad industrial.

2. Plan de Emergencia Exterior del Valle de Escombreras (PLANQUIES):

- Con la reciente actualización del PLANQUIES, se han mejorado los sistemas de alerta y evacuación para poblaciones vecinas, incluyendo Alumbres, Cartagena y La Unión. No obstante, solicitamos una revisión continua debido al incremento de empresas en la zona y al manejo de mayores cantidades de sustancias peligrosas. Esta revisión debe garantizar la compatibilidad del plan con los cambios en las instalaciones industriales y con la normativa de seguridad más reciente.

3. Plan de Emergencia Exterior de SABIC en La Aljorra (PLANQUISA):

- Este plan requiere un monitoreo constante y mejoras en los sistemas de alerta, especialmente en relación con el tratamiento de sustancias peligrosas como BPA y BPA Tar. Es fundamental establecer un sistema de comunicación eficaz con los residentes de La Aljorra y áreas aledañas para asegurar una respuesta rápida ante cualquier eventualidad.

4. Plan de Emergencia Exterior de BRENNTAG (PLANQUIBREN):

- Este plan especial cubre los riesgos en las instalaciones de distribución de productos químicos de BRENNTAG, ubicadas en Pozo Estrecho. Se recomienda reforzar los protocolos de inspección y control de almacenamiento para minimizar el riesgo de accidentes graves y asegurar que los trabajadores y la población cercana estén debidamente informados sobre las medidas de emergencia.

5. Plan Especial de Protección Civil por Inundaciones (INUNMUR):

- INUNMUR regula la respuesta ante inundaciones causadas por fenómenos meteorológicos o fallos en infraestructuras hidráulicas. Solicitamos una revisión de las zonas inundables, según la cartografía actualizada, y una verificación de las infraestructuras del municipio para evitar problemas de erosión, escorrentía y afectaciones al dominio público hidráulico.

6. Plan Especial de Protección Civil por Riesgos Meteorológicos (METEOMUR):

- Este plan es esencial para gestionar fenómenos meteorológicos adversos, incluyendo las cada vez más frecuentes intrusiones de polvo sahariano. Solicitamos su actualización para incluir estos eventos como parte del riesgo meteorológico, dado su impacto en la calidad del aire y en la salud pública.

7. Plan Especial de Protección Civil por Riesgo Sísmico (SISMIMUR):

- Debido a la localización de Cartagena en una zona sísmica activa, es fundamental que el plan de ordenación urbana contemple la evaluación y adecuación de edificaciones e infraestructuras a la

normativa sismorresistente, garantizando la seguridad de los ciudadanos en caso de un evento sísmico importante.

8. Plan Especial de Protección Civil para Incendios Forestales (INFOMUR):

- INFOMUR proporciona las directrices para la prevención y respuesta ante incendios forestales, especialmente relevantes en áreas naturales del municipio. Consideramos esencial que el ****Plan de Actuación Municipal de Emergencias por Incendios Forestales**** se revise y adapte continuamente para reflejar cambios en el territorio y en el contexto climático.

9. Plan Especial de Protección Civil por Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril (TRANSMUR):

- TRANSMUR establece las medidas necesarias para la gestión de riesgos derivados del transporte de sustancias peligrosas. Instamos a implementar un plan de inspección regular de las vías municipales, en coordinación con la Policía Local, para minimizar los riesgos y garantizar la seguridad en la circulación de estas mercancías.

Es fundamental que la Evaluación Ambiental del PGMO incluya un análisis exhaustivo de los riesgos y vulnerabilidades del territorio frente a los accidentes químicos, de mercancías peligrosas, incendios y fenómenos naturales. Proponemos:

- La revisión periódica y actualización de los planes de emergencia, adaptándose a las normativas y realidades actuales.
- La implementación de sistemas de alerta temprana y la mejora de las comunicaciones con las poblaciones cercanas a instalaciones de riesgo.
- La supervisión de infraestructuras urbanas y naturales para asegurar su adecuación a la normativa vigente en casos de riesgo sísmico, meteorológico y de inundación.
- El fortalecimiento de protocolos de inspección para evitar riesgos derivados del transporte y manipulación de sustancias peligrosas.

Estas medidas son esenciales para proteger la salud, el bienestar y el medio ambiente del municipio, al mismo tiempo que se garantiza una respuesta rápida y efectiva ante posibles emergencias.

10. Alegación sobre el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental en la Región de Murcia (CONMAMUR)

El Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (CONMAMUR) es esencial para gestionar y mitigar los efectos de la contaminación marina en nuestra región, tanto por vertidos provenientes de buques como de instalaciones en tierra. Este plan abarca toda la costa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM), lo que implica la necesidad de una coordinación efectiva entre los planes de emergencia de los distintos municipios costeros.

Un caso reciente que pone de relieve la importancia de este plan fue el incidente con el buque químico Banglar Agradoot, detenido en Escombreras por emitir contaminantes a la atmósfera y por obstaculizar las labores de inspección. Este episodio subraya la necesidad de controles más rigurosos y de protocolos claros para prevenir y gestionar situaciones similares en el futuro. El buque, que descargó una cantidad considerable de aceite usado, empleó un combustible prohibido en operaciones portuarias, lo que plantea serias preocupaciones ambientales.

1. Mayor Control y Vigilancia:

- Es fundamental implementar un sistema de control y vigilancia más exhaustivo sobre los buques que operan en el Puerto de Cartagena, especialmente en relación con el uso de combustibles contaminantes. Esto incluye tanto los cruceros como otros buques de carga. Se debe establecer un protocolo de inspección que garantice el cumplimiento de las normativas ambientales, como el convenio internacional MARPOL.

2. Coordinación entre Administraciones:

- Se requiere una mayor coordinación entre las entidades responsables, como la Capitanía Marítima, la Delegación de Medio Ambiente del Área de Presidencia, Urbanismo e Infraestructuras del

Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Cartagena (APC). Esta colaboración es vital para abordar eficazmente los problemas de contaminación marítima y prevenir futuros episodios de contaminación.

3. Establecimiento de una Estación Fija de Vigilancia:

- El Ayuntamiento de Cartagena debe instar al Gobierno regional a establecer una estación fija de la red regional de vigilancia atmosférica. Esta estación permitiría medir las emisiones de los cruceros y buques en el puerto, proporcionando datos cruciales para la evaluación de la calidad del aire y la implementación de medidas preventivas.

4. Capacitación y Conciencia:

- Se sugiere la realización de programas de capacitación y concienciación para las tripulaciones de los buques y el personal portuario sobre la importancia de cumplir con las normativas ambientales. Esto puede contribuir a prevenir incidentes y mejorar la respuesta ante emergencias.

El **CONMAMUR** es un componente vital para la protección del litoral murciano y la gestión de riesgos relacionados con la contaminación marina. Para su efectividad, es imprescindible reforzar los mecanismos de control, mejorar la coordinación entre las diferentes administraciones y establecer una infraestructura de vigilancia adecuada. Estas acciones no solo ayudarán a prevenir futuros incidentes, sino que también garantizarán la salud pública y la preservación del medio ambiente en la región. Instamos a las autoridades competentes a considerar estas recomendaciones de manera urgente y a tomar las medidas necesarias para su implementación.

26ª Vigésimosexta.-Efectos Sinérgicos y Acumulativos en el PGMO.

En la documentación ambiental del nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGMO), se observa una insuficiente descripción de los impactos sinérgicos y acumulativos resultantes de la interrelación del proyecto con otros planes y proyectos sectoriales del entorno. Es fundamental realizar un análisis exhaustivo de las interacciones con infraestructuras existentes y futuras en el municipio para evaluar de manera integral los efectos potenciales sobre el medio ambiente.

1. Evaluación Integral de Impactos:

- Es imperativo llevar a cabo una evaluación detallada y conjunta de los efectos acumulativos y sinérgicos. Esto implica identificar las relaciones entre las acciones del PGMO y otros proyectos que puedan causar impactos ambientales significativos. La evaluación debe contemplar no solo los efectos directos, sino también aquellos resultantes de la combinación de múltiples proyectos que interactúan en el mismo espacio geográfico.

2. Relevancia de los Efectos Sinérgicos:

- Los efectos sinérgicos son aquellos que se producen cuando la interacción de varias actividades resulta en un impacto ambiental mayor al simple efecto acumulado de cada una por separado. Esta sinergia puede amplificar problemas existentes y generar nuevos desafíos para la sostenibilidad del entorno. Por lo tanto, comprender estas dinámicas es crucial para prever y mitigar impactos adversos.

3. Importancia de la Directiva Europea:

- La Directiva Europea de Evaluación de Impactos Ambientales, en su artículo 4, destaca la necesidad de analizar la interacción entre diferentes factores ambientales. El Anexo III refuerza esta idea al señalar que la acumulación de efectos de otros proyectos debe ser considerada en la evaluación. Ignorar esta interrelación podría llevar a conclusiones erróneas sobre la viabilidad ambiental del PGMO.

Propuestas de Mejora

1. Metodología Rigurosa:

- Se debe aplicar una metodología robusta que permita evaluar de manera precisa los impactos sinérgicos y acumulativos. Esto incluye el uso de herramientas analíticas que faciliten la modelización de interacciones entre diferentes proyectos y sus efectos sobre el medio ambiente.

2. Participación Ciudadana:

- Fomentar la participación de la comunidad y de las organizaciones ecologistas en el proceso de evaluación. La inclusión de diferentes perspectivas y conocimientos locales puede enriquecer el análisis y garantizar que se consideren todos los factores relevantes.

3. Monitoreo y Seguimiento:

- Establecer mecanismos de monitoreo continuo para evaluar los efectos a largo plazo del PGMO y de otros proyectos en la región. Esto permitirá adaptar las estrategias de gestión ambiental según sea necesario, garantizando la protección del entorno.

La evaluación de los efectos sinérgicos y acumulativos es un componente crítico para determinar el impacto real del PGMO en el medio ambiente. Una comprensión adecuada de estas interacciones no solo es una obligación legal conforme a la normativa europea, sino que también es esencial para la sostenibilidad y la salud ambiental de nuestra región. Instamos a las autoridades competentes a realizar un análisis exhaustivo de estos efectos, integrando todas las dimensiones relevantes en la evaluación ambiental del PGMO.

27ª Vigésimoséptima.- Cambio de modelo turístico a ECOTURISMO.

Propuesta de Cambio de Modelo Turístico a Ecoturismo en La Manga, el Mar Menor y el Campo de Cartagena

Cartagena, como ciudad trimilenaria, es un referente histórico-cultural de la región, España y el Mediterráneo. Su legado cartaginés y romano, junto con sus paisajes naturales únicos, convierten a esta área en un enclave de extraordinario valor patrimonial, cultural, ambiental y turístico. Sin embargo, el modelo turístico predominante, basado en un turismo masivo y de temporada, ha generado una sobreexplotación de recursos, impactos negativos sobre los ecosistemas y una pérdida de identidad local.

La Manga, el Mar Menor y el Campo de Cartagena ofrecen la oportunidad de liderar un cambio hacia un modelo de ecoturismo que combine sostenibilidad ambiental, protección del patrimonio y desarrollo económico inclusivo, priorizando la calidad frente a la cantidad y el respeto al entorno frente a su degradación.

Beneficios del Cambio de Modelo

1. Conservación del Patrimonio Cultural e Histórico

- Cartagena y su entorno son un museo vivo, con vestigios únicos como el Teatro Romano, las murallas púnicas, el Foro Romano, yacimientos arqueológicos y un vasto legado minero e industrial. El ecoturismo permitiría valorizar estos activos, generando ingresos para su conservación y difusión.

- Este modelo fomenta experiencias inmersivas que conectan a los visitantes con la historia y cultura local, desde los vestigios cartagineses y romanos hasta tradiciones más recientes.

2. Preservación de Ecosistemas Únicos

- La Manga, el Mar Menor y el Campo de Cartagena albergan hábitats únicos, como las salinas, humedales, islas protegidas y paisajes rurales, que se beneficiarían de un enfoque de turismo sostenible, reduciendo las presiones del turismo masivo.

- Actividades de bajo impacto como rutas guiadas, observación de aves o kayak permiten disfrutar de estos ecosistemas sin comprometer su integridad.

3. Desarrollo Económico Equitativo y Sostenible

- El ecoturismo prioriza la participación de las comunidades locales, fomentando la economía circular mediante la integración de guías, artesanos, productores locales y pequeñas empresas.

- Este modelo genera empleo estable y reduce la estacionalidad, favoreciendo un desarrollo económico más equitativo.

4. Promoción de Cartagena como Destino Internacional de Turismo Responsable

- El ecoturismo posiciona a Cartagena como un referente en turismo sostenible, atrayendo visitantes comprometidos con la sostenibilidad que buscan experiencias auténticas y de calidad.

Propuestas para la Transición al Ecoturismo

1. Plan Integral de Protección y Puesta en Valor del Patrimonio

- Recuperar y mantener los elementos patrimoniales históricos, como los vestigios romanos y cartagineses, los molinos, el monasterio de San Ginés de la Jara y otros hitos culturales, asegurando su conservación y acceso público.
- Fomentar rutas culturales que integren el patrimonio arqueológico, industrial y rural del Campo de Cartagena.

2. Conservación y Gestión de los Espacios Naturales

- Declarar zonas libres de desarrollos incompatibles con la sostenibilidad, como parques solares o urbanizaciones masivas, especialmente en áreas sensibles como el Mar Menor y su cuenca visual.
- Restaurar ecosistemas degradados, como humedales y áreas costeras, y promover su integración en la oferta ecoturística.

3. Creación de Infraestructuras Sostenibles

- Desarrollar una red de carriles bici y senderos peatonales accesibles que conecten los principales puntos de interés cultural y natural de La Manga, el Mar Menor y el Campo de Cartagena.
- Fomentar la construcción de alojamientos sostenibles, como eco-lodges o casas rurales, integrados en el entorno y basados en energías renovables y prácticas de bajo impacto.

4. Fomento de Actividades de Ecoturismo

- Diseñar rutas guiadas centradas en la historia cartaginesa y romana, la biodiversidad del Mar Menor y el paisaje agrario del Campo de Cartagena.
- Promover actividades como observación de aves, rutas en kayak, talleres de arqueología experimental, gastronomía local y recuperación de tradiciones artesanales.

5. Educación y Sensibilización

- Crear centros de interpretación en puntos estratégicos para educar a visitantes y residentes sobre la historia, biodiversidad y sostenibilidad de la región.
- Desarrollar campañas de sensibilización dirigidas a la población local para fomentar el respeto por el patrimonio y los entornos naturales.

6. Promoción y Posicionamiento Internacional

- Integrar a Cartagena en redes y ferias internacionales de ecoturismo, destacando su combinación única de patrimonio histórico y riqueza natural.
- Crear una marca de destino turístico sostenible para Cartagena, La Manga y el Mar Menor, enfocada en calidad, autenticidad y sostenibilidad.

Ámbitos de Impacto

1. La Manga del Mar Menor

- Reconversión hacia un modelo de turismo sostenible que respete el entorno costero, promoviendo actividades de bajo impacto como snorkel, buceo sostenible y deportes acuáticos no motorizados.
- Sustituir desarrollos urbanísticos intensivos por iniciativas que favorezcan la regeneración de dunas, humedales y hábitats costeros.

2. El Mar Menor

- Impulsar su conservación como uno de los ecosistemas más frágiles y valiosos de Europa, fomentando un turismo basado en la educación ambiental y la interacción respetuosa con la naturaleza.

3. El Campo de Cartagena

- Integrar la actividad agrícola con el turismo sostenible, potenciando el agroturismo y rutas paisajísticas que destaquen el valor del mosaico agrario tradicional. La transición al ecoturismo en Cartagena, La Manga, el Mar Menor y el Campo de Cartagena no solo es una oportunidad, sino una necesidad para garantizar un desarrollo sostenible que proteja los recursos naturales, culturales y sociales de esta región. Este modelo contribuirá a posicionar a Cartagena como un destino turístico de referencia a nivel internacional, respetando su legado trimilenario y preservando su riqueza ambiental para las generaciones futuras.

Decimos sí al ecoturismo, al patrimonio y a la sostenibilidad. Decimos no a modelos turísticos destructivos e insostenibles.

28ª Vigesimal octava.- MacroRenovablesNO

1. Los proyectos de energías renovables de gran escala, como los macroparques solares y eólicos, generan un impacto ambiental considerable cuando se sitúan en áreas rurales y naturales. Estos proyectos pueden provocar la pérdida de biodiversidad, así como la degradación de ecosistemas esenciales. Solicitamos que el Ayuntamiento, antes de aprobar cualquier proyecto de esta índole, exija y supervise evaluaciones de impacto ambiental detalladas e individualizadas, tal y como indica la Directiva 2023/2413 de la UE. Esta normativa sugiere medidas de mitigación adecuadas y exhaustivas para preservar la riqueza natural, especialmente en entornos de alta biodiversidad.

2. Es fundamental una planificación territorial estricta para determinar las áreas adecuadas para la instalación de energías renovables, respetando siempre los valores ambientales y sociales del territorio. La legislación europea, a través de las “zonas de aceleración renovable”, recomienda priorizar áreas ya transformadas y excluir zonas protegidas, como los espacios Natura 2000. En este sentido, solicitamos que el Ayuntamiento designe como áreas de implantación solo aquellas zonas previamente evaluadas y que excluyan cualquier espacio natural protegido o área de gran biodiversidad. Esto evitará daños irreversibles en nuestros entornos más valiosos.

3. La participación pública es un derecho clave en la toma de decisiones sobre proyectos que afectan al entorno. Según la Directiva 2023/2413, la participación de la comunidad local no solo es recomendada, sino necesaria para aumentar la aceptación de estos proyectos. Solicitamos al Ayuntamiento que promueva un proceso participativo, transparente e inclusivo, en el que la ciudadanía, asociaciones ambientales y expertos en la materia puedan expresar sus opiniones y sugerencias sobre cada proyecto propuesto.

4. El informe Calduch aboga por un modelo energético distribuido y democrático que permita a las comunidades locales tener un mayor control sobre la generación y consumo de energía. La concentración de grandes proyectos energéticos, controlados por oligopolios, contradice el principio de soberanía energética y sostenibilidad. Instamos al Ayuntamiento a priorizar el apoyo a las Comunidades Energéticas Locales (CEL) que fomenten una gestión descentralizada y sostenible de los recursos energéticos, reduciendo así la necesidad de megaproyectos en áreas rurales.

5. Los proyectos de renovables deben implementarse de manera proporcional y adaptada al contexto local. El despliegue masivo de infraestructuras en áreas rurales sin una planificación adecuada es insostenible a largo plazo. Solicitamos que el Ayuntamiento imponga límites estrictos a la escala de estos proyectos, garantizando que la capacidad del entorno pueda soportarlos sin afectar su equilibrio ecológico, social y paisajístico.

6. Los recursos culturales y paisajísticos de Cartagena son parte fundamental de la identidad local y contribuyen significativamente al desarrollo económico a través del turismo. Exigimos que se excluyan de la planificación de estos macroproyectos aquellas zonas de alto valor cultural, histórico y paisajístico, como nuestros yacimientos arqueológicos y áreas de interés natural, que son un atractivo para el turismo sostenible y un patrimonio que merece ser protegido.

Solicitamos al Ayuntamiento de Cartagena que considere estas alegaciones y que adopte un enfoque cauteloso en la aprobación de macroproyectos de energía renovable, equilibrando las necesidades energéticas con la protección de nuestro medio ambiente, paisaje y bienestar de las comunidades locales. Una transición energética justa y sostenible debe respetar los límites del territorio y considerar siempre la preservación de nuestros recursos naturales y culturales como una prioridad.

29ª Vigésimonovena.- Modificaciones específicas

Índice de títulos, capítulos, epígrafes, secciones y artículos del PGMO aprobado donde se proponen las modificaciones:

TÍTULO 2. Normas de protección.

- Capítulo 2. Normas específicas para la protección del Medio Ambiente, (pág. 65).
- Capítulo 4. Sección 3ª. Patrimonio arbóreo, (pág. 88).
- Capítulo 6. Normas de integración paisajística, (pág. 92).

TÍTULO 4. Normas de urbanización.

- Capítulo 1. Disposiciones generales, (pág. 99).
- Capítulo 4. Normas de ecoeficiencia, (pág. 101).

TÍTULO 5. Condiciones particulares en suelo urbano.

- Capítulo 1. Sección 4ª. Suelo urbano de núcleo rural, (pág. 102).

TÍTULO 7. Condiciones particulares en S.N.U.

- Capítulo 1. Normas de uso y edificación, (pág. 115).

A continuación incluyo el desglose con las propuestas y modificaciones detalladas:

TÍTULO 2. NORMAS DE PROTECCIÓN.

Capítulo 2. Normas específicas para la protección del Medio Ambiente.

Sección 2ª.

Epígrafe 2.2.8.

Se propone una banda de amortiguación para cualquier actuación o actividad de 100 m desde el límite de un ENP entre otras cuestiones. Se propone ampliar esa banda de amortiguación para cualquier actividad y reforestación con vegetación autóctona obligatoria). Concretamente en el punto 4, donde dice "podría llevar implícita recuperación de la cubierta vegetal", cambiar por "será obligatoria la recuperación..."

Epígrafe 2.2.9.

Establecer bandas de protección obligatorias con carácter general de 50 m, excepto en ENP que será la propuesta en el 2.2.8 y el punto 4.

Punto 6. Eliminarlo. Incluir: "Prohibir incorporar una vía pecuaria al suelo urbano o urbanizable". Cambiar por "respetar en su estado natural como zona verde y que permita el tránsito de ganado o para esparcimiento de la población integrándose en el suelo urbano o urbanizable y permitiendo la continuidad de la vía pecuaria en su totalidad".

Sección 3ª.

Epígrafe 2.2.11.

Definir banda de protección o espacio de amortiguación de 100 m al igual que en 2.2.8, punto 2. Cambiar "vegetación natural" por "vegetación autóctona y obligar a la sustitución de especies alóctonas por autóctonas".

Punto 5: Conectividad entre espacios naturales.

Modificarlo a “de protección obligatoria”. Añadir que “todas las actuaciones se realizarán con especies autóctonas”.

Punto 8.

Ya incluye lo de “especies autóctonas”.

Epígrafe 2.2.14.

Punto 3. Quitar el punto 3. O incluir “sí requiere” porque daría pie a la picaresca. Punto 7: incluir en “restauración de zonas degradadas por obras” por “restauración y repoblación con especies autóctonas”.

CAPÍTULO 4. Sección 3ª. Patrimonio arbóreo.

Nada reseñable.

CAPÍTULO 6. Normas de integración paisajística.

Epígrafe 2.6.1.

Punto 4. Cambiar: “utilizará especies adecuadas” por “utilizará especies autóctonas adecuadas”.

Punto 5. Añadir: “...potenciará la presencia de arbolado autóctono...”

Epígrafe 2.6.4. Contenido de los estudios de Integración Paisajística.

Debería incluirse en el caso de actuaciones para instalación de huertos solares un apartado específico de estudio del impacto ecológico, visual y paisajístico. Sí que dice que “se valorará la respuesta de la población a esos cambios”, pero habría que añadir “se tendrá en cuenta”, (punto 1).

En el punto 3 habla de que “se valorarán los reflejos de la luz solar o artificial”. Habría que añadir “se impondrán medidas correctoras para amortiguar o eliminar esos efectos”.

TÍTULO 4. NORMAS DE URBANIZACIÓN.

CAPÍTULO 1. Disposiciones generales.

Epígrafe 4.1.4.

Cambiar punto 2 donde dice “no estarán sometidas a evaluación ambiental”, cambiar por “sí estarán sometidas a evaluación ambiental”.

CAPÍTULO 4. Normas de ecoeficiencia.

Punto 2, en reservas mínimas para arbolado, proponer una cantidad mayor (no sé cuál) y que sean árboles autóctonos.

TÍTULO 5. CONDICIONES PARTICULARES EN SUELO URBANO.

CAPÍTULO 1. Normas de uso y edificación.

Sección 4ª

Epígrafe 5.1.8. Normas para la edificación

Punto 6. Extender la restricción de limitación para construcciones a 1 planta a otras localidades como Los Nietos y el resto del litoral del Mar Menor.

Punto 7. Modificar esta frase: “en zonas de arbolado las edificaciones se

realizarán para que subsistan TODOS, especialmente si se trata de especies protegidas. Si justificada y excepcionalmente hubiera que talar se compensaría con una plantación de 10 árboles autóctonos por cada árbol talado”.

Epígrafe 5.1.9 Planeamiento especial en núcleo rural.

Punto 1. "Se redactará plan especial en los ámbitos de N.R. en espacios protegidos para cualquier actuación, especialmente en aquellos que carezcan de PORN estableciendo criterios afines a otros PORN vigentes", suprimiendo la expresión de "si así se estima".

Nota: aunque el punto 2 es redundante, así se ponen más trabas e impedimentos para construir en ENP.

1. Si así se estima, podrá redactarse un planeamiento especial que ordene los ámbitos de suelo urbano de núcleo rural que lo requieran.

2. En todo caso, los enclaves de suelo urbano de núcleo rural que estén incluidos en el ámbito de un Plan de Ordenación de Recursos Naturales estarán sometidos a las determinaciones de este.

Se propone añadir un párrafo al punto 2.

2. En todo caso, los enclaves de suelo urbano de núcleo rural que estén incluidos en el ámbito de un Plan de Ordenación de Recursos Naturales estarán sometidos a las determinaciones de este. En tanto no se aprueben de forma definitiva los respectivos Planes de Ordenación de Recursos Naturales, todos los núcleos rurales incluidos dentro de un espacio de la Red Natura 2000 tendrán la consideración de suelo no urbanizable.

Donde dice "CAPÍTULO 6. Normas para la integración paisajística"

Debe decir: "CAPÍTULO 6. Normas para la integración paisajística y medioambiental".

Se añadirá un punto 2.6.5 con el siguiente contenido.

1. Toda la jardinería de espacios públicos tanto en entornos urbanos, como en obras públicas y nuevos desarrollos urbanísticos, realizada tanto por las administraciones públicas como por particulares, del municipio de Cartagena se llevará a cabo exclusivamente con especies de flora autóctona y del paisaje tradicional del Campo de Cartagena.

2. Quedan excluidos de esta obligatoriedad de uso de especies de flora autóctona los lugares declarados "jardín histórico" o "paisaje cultural" al amparo de lo dispuesto en la Ley 4/2007, de 16 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia". Quedan asimismo excluidos los jardines del centro histórico de la ciudad, así como los que se encuentren en el entorno de protección de bienes declarados de interés cultural.

3. En las nuevas urbanizaciones cercanas a entornos naturales, se tratará de utilizar las mismas especies presentes en el entorno con el fin de reproducir los hábitats y formaciones vegetales circundantes.

4. Queda excluida de la presente regulación la plantación de especies anuales y de temporada.

5. El Ayuntamiento de Cartagena elaborará un listado de especies vegetales apropiadas para cada zona del municipio. En tanto este catálogo de especies de flora no se publique se podrá atender al listado del anexo 2 de la Ley 3/2020, de 27 de julio, de recuperación y protección del Mar Menor, así como a los listados de especies autóctonas incluidos en los planes de gestión de los espacios protegidos del municipio de Cartagena.

6. Para la adquisición de estas especies de flora autóctonas se respetarán las regiones de procedencia establecidas por el Real Decreto 289/2003, de 7 de marzo, - Boletín Oficial del Estado núm. 58 de 08/03/2003- sobre comercialización de los materiales forestales de reproducción.

TÍTULO 7. CONDICIONES PARTICULARES EN S.N.U.

CAPÍTULO 1. Normas de uso y edificación.

Epígrafe 7.1.1

“No cabe autorización de edificación alguna en suelos no urbanizables”. La descripción da a entender que en ciertos casos se puede construir, es decir, se admiten excepciones en ciertos casos. Se propone dejar “sólo la excepción para casas ya existentes con un mínimo de antigüedad de 50 años”. Añadir un punto más que diga “se prohíbe expresamente la construcción o edificación de cualquier tipo, (vivienda, aperos, etc...) en suelo forestal aunque antiguamente haya sido agrícola, tanto si es ENP como si no”.

Punto 8. Añadir : “La rehabilitación se hará con la tipología tradicional de la arquitectura del Campo de Cartagena, rehabilitando obligatoriamente, molinos, albercas, etc, si los hubiera. Se puede usar como referencia el folleto de tipologías constructivas del P.R. de Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila. Se hará una repoblación en el entorno con especies autóctonas en un mínimo de 5000 m² para minimizar el impacto visual y se prohíbe el vallado excepto si se realiza con vegetación autóctona.” “...la altura máxima de construcción en plantas será de 1”, no 2 plantas como proponen.

Epígrafe 7.1.2

Punto 11. Dice: “Se permiten instalaciones solares siempre que cumplan con las ordenanzas o disposiciones que regulen la materia.” (Hasta donde yo he investigado, no he podido constatar que exista ninguna normativa municipal al respecto por lo que se podría proponer alguna normativa desde este PGMU para evitar ese vacío legal y que las empresas del sector aprovechen para llenar el término municipal de huertos solares).

Epígrafe 7.1.3.

Punto 1 Modificar "Altura máxima en plantas : 1".

Punto 4. Idem 7.1.2 (Punto 11).

Epígrafe 7.1.5. Condiciones, construcciones e instalaciones en SNU.

Punto 1 Donde dice "arquitectura tradicional" añadir o sustituir por "respetarán los criterios tradicionales".

Punto 2. Idem punto 1, sustituir “materiales preferentemente autóctonos por “obligatoriamente autóctonos o tradicionales”.

Punto 4. Idem punto 7, capítulo 1 del TÍTULO 5.

Epígrafe 7.1.6.

Punto 1. Añadir al punto 1 “se prohíbe y se evitará”.

Sección 3ª

Epígrafe 7.1.8.

Punto 1. Es polémico porque dice que “si son más restrictivas o contradigan lo dispuesto en SNU no se aplican” por lo que en el punto 4 que prohíbe los huertos solares industriales podría quedar sin efecto. Buscar en el mapa del Geoportal las siglas NP-AG-SEC, (Agrícola Secano). Habría que suprimir esa frase de ese punto del articulado.

Punto 6. Lo mismo ocurre en el punto 6 con las siglas NP-OT-MARME.

Epígrafe 7.1.9.

Punto 2: autorizar sólo 1 planta.

Punto 3. Añadir al texto "llevarán arbolado perimetral y vegetación autóctona.”

Epígrafe 7.1.11

Punto 9. En zona NP-OT-MARME, dice en el punto 9 que “se permiten siempre que cumplan ordenanzas y normas municipales que lo regulen”. Idem 7.1.2 punto 11 de la página anterior: hasta donde yo he investigado, no he podido constatar que exista ninguna normativa municipal al respecto por lo que se podría proponer alguna normativa desde este PGMO para evitar ese vacío legal y que las empresas del sector aprovechan para llenar el término municipal de huertos solares.

Por lo anteriormente expuesto,

SOLICITA:

Que se tengan por presentadas estas alegaciones, se consideren en el análisis del Plan General de Ordenación Municipal (PGMO) y se dé respuesta e información del procedimiento seguido, por escrito o por vía telemática.

Cartagena, Región de Murcia, Noviembre 2024

Firma digital

Fdo.: (tu nombre y apellidos)

Fundamento Legal

Estas alegaciones se realizan al amparo de la **Ley 27/2006 de 18 de julio**, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Asimismo, se fundamentan en el **Convenio de Aarhus**, que entró en vigor el 29 de marzo de 2005, y que reconoce en su artículo 4 el derecho a que las autoridades públicas pongan a disposición del público la información solicitada, así como a obtener copias de los documentos que contengan dicha información, sin necesidad de invocar un interés particular y en la forma solicitada.

Este derecho también está respaldado por la **Directiva 2003/4/CE de 28 de enero de 2003**, relativa al acceso del público a la información medioambiental, la cual deroga la Directiva 90/313/CEE.