

anexo I), y en el grupo 3, «Industria extractiva», apartado d) Dragados marinos para la obtención de arena (proyectos no incluidos en el anexo I), del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 12 de febrero de 2003, la Dirección General de Costas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Estabilización de las playas de Melilla, cuya descripción figura en el anexo, pretende la regeneración de la playa de los Cárabos, y consiste, en esencia, en el aporte de unos 200.000 metros cúbicos de arena procedentes de la playa de la Hípica y de la zona de Rostrogordo, el recrecimiento de los dos espigones existentes y la construcción de un dique sumergido exento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Autoridad Portuaria de Melilla, Dirección General de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla, Ayuntamiento de Melilla, Ecologistas en Acción y Colectivo Ecologista Guelaya. Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Estabilización de las playas de Melilla.

No obstante, aunque la Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla ha manifestado su conformidad con la alternativa elegida para la ejecución del proyecto, la Dirección General de Costas, antes del inicio de las obras, deberá precisar con exactitud la zona concreta del yacimiento submarino en donde se realizará la extracción de arenas y solicitar a la citada Consejería su conformidad expresa con dicha extracción, en el sentido de que la misma no afecta a ninguna zona propuesta como Lugar de Interés Comunitario para su integración en la Red Natura 2000.

Así mismo, la apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano que tenga esa competencia en la Ciudad Autónoma de Melilla.

Madrid, 30 de abril de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO

Descripción del proyecto

El proyecto se ubica en la fachada marítima de la ciudad de Melilla, formada por las playas de la Hípica, la de los Cárabos y la de San Lorenzo, citadas de levante a poniente.

La reciente prolongación del dique del puerto de Melilla ha supuesto un desplazamiento del polo de difracción del frente del oleaje incidente y, como consecuencia, un basculamiento hacia los laterales del sedimento de la playa de los Cárabos. Este basculamiento se traduce en una fuerte erosión del tramo central de la citada playa.

Los espigones existentes, por su permeabilidad, no han podido evitar el basculamiento de los sedimentos. Por otro lado, los fortísimos temporales del último año han contribuido a agudizar esta situación.

Para corregir esta situación, que por su situación aldeaña al núcleo urbano y la escasez de zonas de baño en Melilla es prioritaria para los melillenses, la Dirección General de Costas propone la actuación que se describe a continuación y cuyas principales acciones son las siguientes:

Prolongación de los dos espigones existentes. El espigón situado a poniente, con una longitud de 112 metros, se prolonga en 122 metros con una anchura de 4 metros a la cota +1, llegando hasta la batimétrica de -4 metros. El espigón de levante, que separa las playas de la Hípica y de los Cárabos, tiene una longitud de 100 metros y se prolonga en 135 metros con una anchura de 4 metros a la cota +1, alcanzando también la profundidad de 4 metros.

Dique sumergido. Se proyecta un dique sumergido exento de 200 metros de longitud, centrado entre los dos espigones citados y situado entre las batimétricas de -3 y -4 metros. La coronación de este dique se sitúa a la cota -0,5 con 4 metros de anchura y talud 1:1.

El peso de la escollera para todas las obras diseñadas es de 2 a 4 toneladas. La procedencia de los áridos, dadas las limitaciones de estos recursos en Melilla, será de canteras situadas en Marruecos.

Aporte de arenas. Los aportes de arena previstos permiten ampliar la playa en una anchura media de 30 metros, generándose una superficie de 22.300 metros cuadrados, quedando una superficie de playa seca aproximada de 53.000 metros cuadrados.

El volumen de arena de aportación se estima en unos 200.000 metros cúbicos, de los cuales 50.000 metros cúbicos aproximadamente procederán de la adyacente playa de la Hípica. El resto del material procederá de los fondos marinos próximos a la zona de Rostrogordo, situada al norte del puerto de Melilla, donde los trabajos de campo realizados ponen de manifiesto que estos sedimentos son compatibles con los de la playa a regenerar.

En cuanto a las características ambientales de las zonas de actuación, en la documentación presentada se señala que, tanto en la zona de regeneración como en la de extracción, el estado de desarrollo de las biocenosis presentes es bajo, sin especies de interés. Así mismo, se indica que ambas zonas quedan fuera de las áreas en las que habitualmente faena la flota pesquera.

Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido ambiental de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

Dirección General de Medio Ambiente (Ciudad Autónoma de Melilla).

Se muestra conforme con la solución elegida para la realización del proyecto.

Colectivo Ecologista Guelaya.

Indica que debería determinarse si la dinámica litoral pudiera poner en peligro la existencia de diques sumergidos. Considera que la extracción de arenas de la zona «Playa del Quemado-Punta de Rostrogordo» podría afectar a un espacio de la Red Natura 2000. Señala que las características y ubicación del proyecto aconsejan su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

10172 *RESOLUCIÓN de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «nuevo aeropuerto de la Región de Murcia» presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

En el año 1989, el Gobierno de la Región de Murcia realizó un estudio específico sobre la selección de áreas de posible localización del Nuevo Aeropuerto de Murcia y valoró la aptitud del posible emplazamiento respecto a los siguientes aspectos:

El espacio aéreo y la aptitud operativa de las aeronaves según los vientos y servidumbres del emplazamiento.

La aptitud física del terreno.

La compatibilidad con los usos y espacios protegidos según los planes de ámbito provincial.

La compatibilidad con el entorno existente según afecciones por el ruido.

Tras el análisis comparativo de cada uno de las alternativas propuestas, se dedujo que el emplazamiento más favorable era el localizado en Corvera-Valladolides.

El Gobierno de la Región de Murcia inició oficialmente, en el mes de enero de 2000, el proceso de solicitud de implantación de este nuevo aero-

puerto, al presentar ante la Dirección General de Aviación Civil, una petición documentada, que atendía a la instauración dentro del término municipal de Murcia, de un aeropuerto de propiedad privada y abierto al tráfico público. Estas diligencias fueron el resultado último de una serie de actuaciones realizadas a distintos niveles (técnicos, económicos y políticos) que supusieron la constitución de una sociedad mercantil denominada «Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A.» cuyos objetivos, en calidad de promotor, eran la aportación de capital para la construcción y explotación del aeropuerto murciano, incluyendo la redacción de los correspondientes documentos técnicos, de su construcción y llegando hasta su puesta en actividad.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, el promotor Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A. remitió, con fecha 14 de febrero de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A. de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Aunque el promotor inicial de los trabajos previos fue Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A., la Comunidad Autónoma asumió la titularidad de la actuación tramitando ante el Ministerio de Fomento el Plan Director y posteriormente el estudio de impacto ambiental que fue remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Aviación Civil. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió dicho estudio al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 247, de 15 de octubre de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Posteriormente, el Gobierno de la Región de Murcia remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe sobre las mejoras medioambientales del nuevo aeropuerto de la región de Murcia para su inclusión en el estudio de impacto ambiental en el que se redefine la propuesta del plan director, con criterios de optimización de la inversión, impacto en el territorio y usos del suelo y en el que se incluyen las mejoras inducidas a partir de las diferentes alegaciones presentadas al estudio de impacto ambiental. De este documento se deduce un acercamiento de la terminal de pasajeros a la pista, reduciéndose así el impacto visual de la terminal y las necesidades de suelo para movimiento de aeronaves en aproximadamente 100 Ha; y la modificación de la localización de la pista que disminuye notablemente los niveles de ruido en las poblaciones de Valladolides y Los Martínez del Puerto, disminuye la superficie afectada en más de 200 Ha, elimina la afeción a la carretera MU-601, minimiza la afeción a la ramblas de Corvera y del Ciprés, reduce el tramo afectado de la vía pecuaria Cordel de Fuente Álamo en un 65% y permite la no afeción a Casas Ventanas, edificio catalogado por el Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia, y al yacimiento arqueológico Lo Jurado.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia».

Declaración de impacto ambiental

El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia pretende dar respuesta a las deficiencias detectadas en la satisfacción de la demanda existente en materia de transporte aéreo, especialmente el requerido para alcanzar las principales zonas turísticas, superando los déficits de servicio de San Javier y Alicante y asegurando el posicionamiento competitivo de la Región a corto, medio y largo plazo.

Como resultado del estudio realizado por el Gobierno de la Región de Murcia en el año 1989 para seleccionar áreas de posible localización del Nuevo Aeropuerto de Murcia, se seleccionaron los siguientes emplazamientos:

Alcantarilla.
Corvera-Valladolides.
Alhama-Sotana.
Base aérea de San Javier.

Tras el análisis de los cuatro emplazamientos, se propusieron como posibilidades de actuación seis opciones o alternativas:

Alternativa 1. Emplazamiento de San Javier, con continuidad de la Academia General y de las restricciones al tráfico aéreo civil actuales.
Alternativa 2. Emplazamiento de San Javier, sin las restricciones al tráfico aéreo civil producidas por la Academia General.
Alternativa 3. Nuevo Aeropuerto de Alcantarilla
Alternativa 4. Aeropuerto en Corvera-Valladolides
Alternativa 5. Aeropuerto en Alhama-Totana
Alternativa 6. Explotación conjunta de los Aeropuertos de San Javier y Alcantarilla.

El Gobierno de la Región de Murcia realizó un análisis comparativo de cada una de las alternativas, valorando los siguientes conceptos: inversiones, explotación, costes sociales, beneficios sociales, beneficios inducidos, beneficios directos y beneficios indirectos y se dedujo que los emplazamientos más favorables en términos estrictamente económicos, con muy poca diferencia entre sí, pero con notables diferencias respecto al resto, fueron los de: Alhama-Totana y Corvera-Valladolides.

Sin embargo, el segundo de estos emplazamientos (Corvera-Valladolides) ofrecía mejores condiciones en cuanto a impacto ambiental, por afectar en menor medida el sobrevuelo de aeronaves a núcleos de población y estar más alejado de áreas de concentración de aves. Este emplazamiento no afecta a ningún espacio natural protegido, siendo el más próximo el Parque Regional de Carrascoy y El Valle, el cual se sitúa aproximadamente a 3 Km. y 9 Km. al norte de Corvera y Valladolides respectivamente, clasificado como LIC y que cumple criterio ZEPA para determinadas especies. El perímetro de protección de la ZEPA Monte de EL Valle y Sierras de Altaona y Escalona se sitúa aproximadamente a 8 Km. y 12, 5 Km. respectivamente de las localidades de Corvera y Valladolides y el LIC de Sierra de las Victorias se sitúa aproximadamente a 13 Km. y 7 Km. de las citadas localidades.

El nuevo aeropuerto de la región de Murcia se corresponde con el denominado tipo 4, caracterizado por una pista de 3.000 m y apto para aeronaves de tipo E. En el plan director de dicho aeropuerto se han definido dos fases de actuación:

1.^a Fase: Fase inicial, 1.500.000 pasajeros/año.
2.^a Fase: Desarrollo previsible, 3.000.000 pasajeros/año.

En la presente declaración de impacto ambiental únicamente se consideran las actuaciones referentes a la primera fase, siendo necesaria una consulta posterior al Ministerio de Medio Ambiente sobre la necesidad de procedimiento de evaluación de impacto ambiental para poder acometer la segunda fase.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera ambientalmente viable la realización de la Alternativa 4 propuesta por el promotor «Aeropuerto en Corvera-Valladolides», siempre que, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto se observen las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se cumplan, además, las condiciones que se exponen a continuación, así como la siguiente previsión de carácter general:

El promotor Aeropuertos de la Región de Murcia de forma coordinada con el Gobierno de la Región de Murcia y municipios afectados, propiciará un Plan de Desarrollo Rural con el fin de lograr la integración de la nueva infraestructura en el territorio. Entre las medidas contempladas en este Plan, cabría incluir actuaciones encaminadas a la formación de la población para que pueda acudir a la previsible oferta de trabajo del aeropuerto y acercamiento de nuevas tecnologías u otras medidas encaminadas al desarrollo socioeconómico de los núcleos de población de la zona.

1. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de los elementos ambientales identificados en el estudio de impacto ambiental que deban ser protegidos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos

de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos ya existentes.

Si para la ejecución del proyecto fuera necesaria la extracción de algún ejemplar de palmera (*Phoenix canariensis*), deberá ser trasplantado dentro del término municipal de Murcia.

2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Debido a que en la zona de emplazamiento previsto del aeropuerto discurren las ramblas de Corvera y del Ciprés, y de acuerdo con las sugerencias presentadas por la Confederación Hidrográfica del Segura, previamente a la redacción del proyecto del nuevo aeropuerto, se procederá al deslinde ó, en su caso, delimitación probable del dominio público hidráulico afectado, así como la delimitación de las líneas de las avenidas de 100 y 500 años de periodo estadístico de retorno relativas a ambos cauces. Se estudiarán las repercusiones que las modificaciones de las características hidrológicas de la parte de las cuencas afectadas tendrán sobre el régimen de corrientes, con el fin de establecer las limitaciones de uso y las condiciones necesarias para que éste régimen no se vea afectado, y para evitar que se ocasionen daños de consideración en las posibles zonas inundables. Asimismo, se estudiará el mejor sistema de encauzamiento de la Rambla de Corvera para evitar la inundación de la zona intermedia en la que el cauce ha sido cubierto y proteger al núcleo de Valladolid ante futuras inundaciones.

La afección a la Rambla del Ciprés en el cruce del vial de acceso al aeropuerto desde la carretera local E-7, se solucionará mediante un paso superior con gálibo suficiente para la avenida de 500 años.

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria y barreras de retención de sedimentos en todas las zonas próximas a las ramblas y se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes de la plataforma, aparcamientos, zonas de circulación, talleres así como los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I. que se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido incluyendo, al menos, un sistema de decantación de sólidos y un separador de hidrocarburos. Se llevará a cabo un seguimiento analítico de todas estas aguas a fin de que sus parámetros se ajusten a los objetivos de calidad establecidos por la legislación vigente y solo podrán ser vertidas en aquellas zonas o puntos de canalización de aguas residuales habitados al efecto y contando, en cualquier caso, con la correspondiente autorización del órgano competente. Los efluentes sanitarios se tratarán en fosas sépticas.

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre las ramblas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese.

Se tomarán y analizarán muestras de agua subterránea (mediante la instalación de piezómetros) en la parcela donde se almacene el combustible con el fin de supervisar la posible existencia de fugas en los tanques y poder evitar posibles contaminaciones al sistema hidrogeológico.

En el caso de que existan pozos en la zona de estudio, el proyecto de construcción deberá analizar su posible afección, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3. Protección de la fauna.

Con el objeto de prevenir posibles impactos sobre determinadas poblaciones de aves existentes en la zona de influencia del aeropuerto, se llevarán a cabo los siguientes estudios:

Se determinará específicamente los rangos altitudinales de riesgo para las aves de acuerdo con la trayectoria de las aeronaves cuando sobrevuelen las zonas montañosas de los lugares de la Red Natura 2000.

Durante la fase de construcción, se iniciarán estudios específicos relativos a la identificación de los pasos migratorios, especialmente de rapaces,

en la zona de dispersión de la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, con objeto de definir, antes de la fase de explotación, las rutinas y trayectorias de desplazamiento. Se establecerán también las rutas migratorias de pequeña escala para aves acuáticas.

Se mantendrán y/o establecerán corredores en las ramblas y en la vía pecuaria afectadas por la construcción del aeropuerto, con el objeto de asegurar la conectividad de hábitats y especies. Igualmente, se restaurarán las zonas marginales del aeropuerto de mejora del hábitat para especies esteparias de pequeño tamaño (aláudidos en general y especies de interés como el alcaraván).

Los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario, serán preferentemente disuasorios y habrán de ser previamente autorizados por la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de acuerdo con la normativa autonómica, nacional y comunitaria vigente.

Se llevará a cabo el vallado en el nuevo recinto aeroportuario, evitando así el paso de la fauna a zonas donde sería frecuente su afección debido a la actividad aeroportuaria y se establecerán medidas preventivas en cuanto al diseño de la red de tendidos eléctricos aéreos de distribución para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna tales como: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas, cadenas de aisladores en suspensión e instalación de soportes al tresbolillo o de bóveda. Todas estas medidas deberán aplicarse también a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en las zonas más próximas a las ZEPA's Parque Regional de Carrascoy y El Valle y Monte de EL Valle y Sierras de Altaona y Escalona.

Se llevará a cabo un periodo de seguimiento de cinco años después de la puesta en funcionamiento del aeropuerto para evaluar y garantizar la efectividad de las medidas aplicadas y poder corregir los impactos que no se hubieran previsto durante las fases de construcción y explotación.

4. Protección atmosférica.

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se instalará un captador de polvo por aspiración en la planta de hormigón.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo durante la explotación del aeropuerto. Previamente a la elaboración de este programa, se determinará la contaminación de fondo con el fin de poder conocer la verdadera incidencia del aeropuerto en este entorno rural. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las directivas 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono y la Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Todos los equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la directiva 97/68/CE. Además de este requisito, el promotor impulsará un programa consensuado con los operadores de handling con el objeto de que todos estos equipos utilicen combustibles alternativos a los tradicionales con objeto de limitar al máximo las emisiones atmosféricas y en el que además se contemplarán medidas que permitan sustituir paulatinamente los vehículos por otros más limpios en función de la evolución tecnológica.

5. Protección acústica.

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población más cercana. De acuerdo con la Ordenanza Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, y conforme se recoge en el estudio de impacto ambiental, no se podrán alcanzar durante el período diurno, a cinco metros de distancia, niveles superiores a 90 dB(A) y no podrán realizarse obras entre las 22 y las 7 horas cuando produzcan un incremento sobre el nivel de fondo de los niveles sonoros del interior de propiedades ajenas. Se exceptúa de la prohibición de trabajar en horas nocturnas, las obras urgentes por razones de necesidad o peligro, o aquellas que por sus inconvenientes no pueden realizarse durante el día. El trabajo nocturno deberá ser autorizado por la Autoridad Municipal, que determinará los niveles de ruido máximo que deberá cumplir.

El tráfico pesado, procedente de las obras del aeropuerto, a su paso por la ciudad de Murcia deberá evitar la Ronda Oeste, utilizando la autovía El Palmar-Alcantarilla.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, el promotor del proyecto, elaborará las isófonas definidas por Leq_{día} 65 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Las citadas isófonas, deberán ser elaboradas en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración. Asimismo, en su caso, el citado plan de aislamiento acústico se elaborará en un plazo de seis meses tras la aprobación de la huella acústica y se ejecutará en el plazo de dos años y medio, a contar desde la aprobación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, de la huella acústica, y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Por lo que respecta al planeamiento urbanístico, el promotor enviará una copia del citado estudio acústico a los ayuntamientos afectados y a la Consejería de obras Públicas, Vivienda y Transportes para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como reordenación de la urbanización y edificación, empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

6. Medidas de protección del patrimonio cultural.

Como medida preventiva, antes del inicio de las obras, se llevará a cabo una prospección por técnicos competentes del 100% de la superficie afectada por las instalaciones aeroportuarias, así como el espacio a ocupar por préstamos y vertederos.

Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Consejería de Turismo y Cultura para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados. Se llevará a cabo la reposición de la vía pecuaria denominada Cordel de Fuente Álamo de acuerdo con lo indicado en la Ley 3/1995 de 23 de marzo de vías pecuarias.

Se determinarán los efectos acumulativos previsibles en la planificación territorial, por el desarrollo de infraestructuras, servicios, cambios de uso del suelo, etc. derivados de la puesta en servicio del aeropuerto.

8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base al contratista para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (barrancos y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. En este estudio se contemplarán las posibilidades de reutilizar los excedentes de obra para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística de canteras de extracción de áridos y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente autorizadas y legalizadas y con planes de restauración aprobados.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, mediante repoblación con especies autóctonas, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares y nuevos accesos.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos compensasen las ventajas de éstos.

10. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

El promotor Aeropuertos de la Región de Murcia, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias (artículo 11 del Real Decreto 1131/1998, de 30 de septiembre) y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

En cualquier caso el programa de vigilancia incluirá, al menos, la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

Planos en los que se recojan las zonas de exclusión, de acuerdo con la condición 8.

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

c) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Eficacia de las medidas correctoras para la protección de la fauna. Aplicación del programa consensuado con los operadores de handling recogido en la condición 4.

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Eficacia del modelo acústico.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional.

Aeropuertos de la Región de Murcia remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incor-

poración a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Estudios complementarios para la protección de la fauna exigidos en la condición 3.

Programa a llevar a cabo con los operadores de handling recogido en la condición 4.

Determinación de la contaminación de fondo y programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 4.

Mapa acústico elaborado, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 5.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 6.

Estudio sobre los efectos acumulativos previsibles en la planificación territorial, por el desarrollo de infraestructuras, servicios, cambios de uso del suelo, etc. derivados de la puesta en servicio del aeropuerto tal y como se recoge en la condición 7.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 10.

12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la Alternativa 4, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Región de Murcia.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 13 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Murcia	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	—
Confederación Hidrográfica del Segura (Murcia)	X
Dirección General de Cultura, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Dirección General del Agua, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	—

	Respuestas recibidas
Dirección General del Medio Natural, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	—
Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	—
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	—
Cátedra de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras (Murcia)	—
Cátedra de Geología Física. Facultad de Ciencias (Murcia) ..	—
Centro de Edafología y Biología del Segura (Murcia)	—
Departamento de Ecología e Hidrología (Murcia)	—
Departamento de Ecología. Sección Biología. Espinardo (Murcia)	—
Departamento de Química Agrícola, Geología y Edafología. Espinardo (Murcia)	—
A.D.E.N.A (Madrid)	—
Coordinación de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) (Madrid)	—
Ecologistas en acción (Madrid)	—
F.A.T. (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
S.E.O. (Madrid)	—
ANSE (Asociación de naturalista del sureste) (Murcia)	—
Asociación Columbares-Cordillera Sur Beniajam (Murcia) ..	—
Grupo Ecologista Acción Verde (Murcia)	—
Grupo Naturalista Cigarralejos Mula (Murcia)	—
Grupo Naturalista del Mar Menor Santiago de la Rivera (Murcia)	—
Hábitat Beniajam (Murcia)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Ayuntamiento de Alhama de Murcia	—
Ayuntamiento de Alcantarilla	—
Ayuntamiento de Mazarrón	X
Ayuntamiento de Fuente Álamo	X
Ayuntamiento de Puerto de Mazarrón	—
Ayuntamiento de Corvera	—
Ayuntamiento de Valladolid	—
Ayuntamiento de El Palmar	—
Ayuntamiento de La Alberca	—
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar	—
Ayuntamiento de San Javier	—
Ayuntamiento de los Martínez	—
Ayuntamiento de Torre Pacheco	—
Ayuntamiento de La Unión	X
Ayuntamiento de Los Alcázares	X

Asimismo, se han recibido escritos, al margen de la consulta, de la Alcaldía y Junta de Vecinos de Corvera y de la Alcaldía y Junta de Vecinos de los Martínez del Puerto.

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno de Murcia indica que deberá tenerse en cuenta el Estudio Informativo del «Proyecto de Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Cartagena y Ordenación Ferroviaria de la Región de Murcia» en redacción por la Dirección General de Ferrocarriles, el cual, entre las alternativas estudiadas, propone una denominada Corredor Centro contenida en el Área de Emplazamiento del futuro Aeropuerto.

La Confederación Hidrográfica del Segura comunica que por la zona de emplazamiento previsto del aeropuerto discurren dos ramblas: la de Corvera y la del Ciprés, ambas en su tramo final.

Solicita que se estudie las repercusiones que las modificaciones de las características hidrológicas de la parte de las cuencas afectadas tendrían sobre el régimen de corrientes, con el fin de establecer las limitaciones de uso y las condiciones necesarias para que éste régimen no se vea afectado, y para evitar que se ocasionen daños de consideración en las posibles zonas inundables. Previamente a la redacción del Proyecto del nuevo aeropuerto, se procederá al deslinde o, en su caso, delimitación probable del

dominio público hidráulico afectado, así como la delimitación de las líneas de avenidas de 100 y 500 años de periodo estadístico de retorno, relativas a ambos cauces.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia señala que en el área se localizan en la Carta Arqueológica Regional los yacimientos que se mencionan en el Avance del Estudio de Impacto (Memoria- Resumen) y cuyo listado fue remitido con información cartográfica por la Dirección General de Cultura a la empresa consultora que elaboró el estudio de impacto ambiental.

Asimismo, puntualizan que la zona afectada por el proyecto y su entorno inmediato no ha sido objeto de una prospección sistemática que permita descartar la presencia de otros bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico.

Estiman necesario que el futuro estudio de impacto recoja un estudio específico arqueológico, que analice la naturaleza exacta de los yacimientos especificados y su entidad, y aborde una prospección exhaustiva de todo el área afectada por el proyecto y su entorno, proponiendo en su caso las posibles vías de compatibilidad de los yacimientos u otros bienes de interés histórico con la obra y medidas de corrección del impacto sobre los mismos. En ningún caso creen que pueda aprobarse el proyecto sin contar con dicho estudio y sin abordar las medidas de corrección de impacto que a la luz del mismo ellos determinen.

La Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia indica que el proyecto es susceptible de generar alteración del medio ambiente sonoro, por lo que informan que en la Región de Murcia existe el Decreto número 48/1998, de 30 de Julio, de Protección del Medio Ambiente frente al Ruido, de obligado cumplimiento en la Comunidad Autónoma.

A continuación, indican que en el artículo 6 del citado Decreto se establece que los proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental susceptibles de generar alteración del medio ambiente sonoro, analizarán con especial detalle:

El nivel de ruido en el estado preoperacional mediante la elaboración de mapas a escala adecuada para el parámetro Leq (nivel sonoro continuo equivalente) durante el período diurno y nocturno.

Cartografía del nivel de ruido previsto tras el proyecto para los parámetros anteriormente citados.

Comparación del nivel de ruido previsto con los límites establecidos para los distintos usos del suelo en el Anexo I del Decreto 48/1998.

Asimismo, indican que en este mismo artículo se establece que el impacto ambiental derivado del incremento respecto a los niveles de ruido anteriores a la implantación del proyecto, se valorará de acuerdo con la Recomendación ISO 1996 o UNE 74-022-81 cuyos niveles se reflejan en el Anexo III del Decreto 48/1998. Las medidas de nivel de ruido se realizarán de acuerdo con lo especificado en el Capítulo IV del Decreto n.º 48/1998.

Además, el estudio de impacto ambiental contendrá en su caso proyectos específicos complementarios de medidas correctoras, de forma que se puedan garantizar los niveles referidos.

Finalmente, consideran conveniente que se tengan en cuenta para el estudio de nivel sonoro las trayectorias de los vuelos, con especial atención a las zonas de despegue y aterrizaje por su posible afección a las personas que viven o trabajan en zonas próximas al aeropuerto.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la Memoria-Resumen, indicando que esta información se comunica a sus asociados.

El Ayuntamiento de Fuente Álamo remite Informe Técnico emitido por el Arquitecto Técnico Municipal, así como certificación del acuerdo adoptado por el Pleno Corporativo haciendo suyo el citado informe.

El Informe Técnico indica lo siguiente:

Los terrenos donde se pretende construir el Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, pertenecen prácticamente todos al término municipal de Murcia; ocupando una parte muy pequeña del término municipal de Fuente Álamo, en la zona Este del mismo, en el paraje «Lo Chamorro». Dichos terrenos, dentro del término municipal de Fuente Álamo están calificados como Suelo No Urbanizable Protegido por el Planeamiento (Áreas productivas agrícolas y ganaderas y Reservas de sistemas generales).

Desde el punto de vista ambiental, los efectos que deberían tener muy en cuenta en el estudio de impacto ambiental serán los ruidos, que una vez esté el aeropuerto en fase de servicio, afectarán a las personas que viven o trabajan próximos al mismo.

El Ayuntamiento de la Unión solicita que se les aclare si el municipio se encuentra afectado por las futuras rutas.

El Ayuntamiento de los Alcázares remite acuerdo adoptado por el Pleno de la Corporación, de apoyo a la ejecución del proyecto del «Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia» ya que beneficiaría de forma extraordinaria la proyección turística del Mar Menor.

El Ayuntamiento de Mazarrón indica que debe realizarse un estudio detallado de las previsiones de orientación de las pistas de aterrizaje-despegue, con especial atención a las densidades generadas por las aeronaves. Dicho estudio debe incluir en todo el trazado de las vías de aproximación, despegue y aterrizaje, y en función de la altura estimada de las aeronaves, una información detallada de las afecciones por ruido a las poblaciones circundantes.

El Ayuntamiento de Murcia (Gerencia de Urbanismo) adjunta los informes emitidos por el Servicio de Planeamiento (junto con un plano de calificación de los terrenos afectados) y el Servicio de Protección Ambiental, respecto a los cuales el Consejo de la Gerencia de Urbanismo tomó conocimiento y prestó conformidad.

Informe técnico del Servicio de Planeamiento:

Indican sobre plano las distintas clases de suelo existentes en el área de emplazamiento del futuro aeropuerto, según el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia.

Informe técnico del Servicio de Protección Ambiental:

Indica que el estudio de impacto ambiental deberá considerar los siguientes puntos:

Se valorará la incidencia del proyecto sobre los cultivos existentes en la zona y en particular la pérdida de suelo productivo.

El PGOU del Ayuntamiento de Murcia (Artículo 9.3.2.) prohíbe la tala o extracción de palmeras (Phoenix canariensis y Phoenix dactylifera) para su venta o comercialización. Si para la ejecución del proyecto es necesaria la extracción de algún ejemplar deberá transplantarse dentro del término municipal de Murcia.

El tráfico pesado generado por el futuro aeropuerto de paso por la Ciudad de Murcia, tanto en su fase de construcción como en la explotación deberá evitar la Ronda Oeste, utilizando la Autovía El Palmar-Alcantarilla.

Se valorará la transformación paisajística que se producirá en la zona y proponer las medidas correctoras que permitan minimizar su impacto negativo.

Deberá evaluarse el impacto que tendrá la actuación en la posible alteración del cauce de la Rambla del Ciprés y de cualquier otro que hubiera, así como sobre la fauna y flora, y proponer en su caso las soluciones necesarias.

En fase de construcción, se deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones.

Dada la existencia de núcleos de población próximos especialmente Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto y viviendas unifamiliares aisladas, así como la proximidad de lugares de interés ambiental (Parque Regional Carrascoy El Valle, ZEPA Monte de El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, LIC de Carrascoy El Valle), deberá valorarse la incidencia del proyecto con respecto a la contaminación acústica durante el funcionamiento normal del aeropuerto, debiendo respetarse los límites fijados en los artículos 7 y 8 de la Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones.

Deberá valorarse el impacto que tendrá la actuación sobre el acuífero existente en la zona (pérdida de superficie de recarga por el asfaltado de pistas, posibilidad de contaminación por la escorrentía de aguas contaminadas).

Deberá valorarse la incidencia del proyecto con respecto a la contaminación atmosférica de la zona, tanto en su fase de construcción como en la de explotación, especialmente en las viviendas diseminadas y núcleos urbanos situados en sus proximidades.

Se deberán adoptar las medidas oportunas que permitan la conservación de la Vía Pecuaria que discurre por la zona y garantizar su uso público: Cordel de Fuente Álamo.

La Alcaldía y Junta de Vecinos de Corvera indican que a la hora de evaluar el impacto ambiental deberá tenerse en cuenta que:

Los terrenos donde se pretende ubicar el aeropuerto no disponen de un solo metro cuadrado que no esté dedicado a una agricultura intensiva (frutales, agrios, almendros, hortalizas, etc.) habiéndose llevado en los últimos años una fuerte inversión en la zona, la cual ha culminado en una importante riqueza agrícola, paisajística y generadora de una gran cantidad de puestos de trabajo. Todas estas características entienden que no solo desaparecerán en los terrenos ocupados por el aeropuerto, sino en gran cantidad de terrenos limítrofes con el mismo.

Los cultivos de la totalidad de la zona objeto de estudio se riegan con aguas subterráneas cuyo ciclo de renovación podría romper la construcción del aeropuerto y por tanto imposibilitar el riego de otras tierras asimismo regadas por dichas aguas subterráneas, aunque no les afecte la construcción del aeropuerto.

El punto más importante que debe tenerse en cuenta es la contaminación acústica que generará el nuevo aeropuerto. Debe valorarse la transformación de la calidad de vida que dicha contaminación puede suponer para los vecinos de los núcleos urbanos de Corvera, Carrascoy-La Murta, Valladolides, Baños y Mendigo y los Martínez del Puerto; para los ocupantes de las numerosas viviendas aisladas entre las poblaciones y aquellos otros que ya de una manera real (urbanización Mosa Trajectum de 1.800 viviendas) o de una manera potencial por el atractivo de la zona podrían incrementar, en la actual situación, la población de la zona objeto de estudio.

Finalmente, indican que deberán adoptarse unas medidas correctoras y una serie de soluciones que difícilmente amortiguarán la gran pérdida de calidad que van a sufrir los ciudadanos afectados.

La Alcaldía y Junta de Vecinos de Los Martínez del Puerto indican su preocupación por los problemas de contaminación acústica y presentan una serie de sugerencias que se deberían tener en cuenta a la hora de elaborar el estudio de impacto ambiental.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia estará situado en terrenos pertenecientes al término municipal de Murcia, a unos 24 km, de distancia por carretera desde esta ciudad y al sur de la misma, enmarcados dentro del denominado campo de Cartagena. Las poblaciones más cercanas al emplazamiento son las pedanías de Corvera, Valladolides y Los Martínez.

En el proyecto se consideran dos fases de actuación:

- 1.ª fase. Fase inicial: 1.500.000 pasajeros/año.
- 2.ª fase. Desarrollo previsible: 3.000.000 pasajeros/año.

Partiendo de la etapa de implantación inicial (1.ª Fase) que define la configuración básica del aeropuerto, en la 2.ª Fase se amplía la instalación para adecuarla paulatinamente al tráfico esperado en el aeropuerto.

Las actuaciones previstas en la PRIMERA FASE para satisfacer la demanda de 1.500.000 pasajeros/año, son las siguientes:

a) Adquisiciones de terreno:

Adquisición de los terrenos para el desarrollo del aeropuerto (Campo de Vuelos, Área Terminal, Accesos y Servicios), estimados en unas 306,5 Ha. de suelo rústico (cultivo de secano y cítricos), calificados en el Plan General de Urbanismo como Áreas NB (suelo no urbanizable agrícola de interés productivo) y SR-C1 (suelo urbanizable no sectorizado con tolerancia de usos turístico-residenciales).

b) Obras de infraestructura:

Configuración del Campo de Vuelos básica compuesta de:

Pista de 3.000 m de longitud y 45 m. de anchura dimensionada para aeronaves tipo E, con unos movimientos de tierras estimados entorno a los 432.000 m³ de terraplén y unos 10.000 m³ de desmonte. Esta pista estará dotada en sus extremos de sendos sobreanchos o raquetas para permitir a las aeronaves realizar adecuadamente los giros de 180.º necesarios para el cambio de sentido de la marcha.

Plataforma de estacionamiento para aeronaves de pasajeros de unos 102.000 m² capaz de albergar seis puestos tipo C (MD-80), dos tipo C regional (ATR-42), uno tipo D (B-757) y uno tipo E (B-747).

Una calle de salida perpendicular a pista de 480 m. de longitud y 25 m. de anchura para acceder a la plataforma anterior.

Área Terminal compuesta de:

Edificio Terminal para el tratamiento de pasajeros y bloque técnico con una superficie aproximada de 120.000 m².

Edificio Terminal de Mercancías con una superficie de unos 1.000 m².

Torre de Control de 25 m. de altura y aproximadamente 300 m² de superficie total.

Central Eléctrica de unos 600 m².

Edificio Contraincendios (S.E.I.) de unos 1.100 m², categoría 7.

Centro de Emisores de una superficie aproximada de 100 m².

Construcción de un aparcamiento de vehículos de una superficie de unos 31.000 m².

Vallado perimetral de toda la parcela del aeropuerto de unos 12 km.

Caminos perimetrales y de servicio en el interior del aeropuerto para dar servicio al campo de vuelos y facilitar las tareas de vigilancia del perímetro aeroportuario de unos 15 km.

Acceso al aeropuerto desde la actual N-301 mediante vial de carril único por sentido, siendo la longitud necesaria de accesos pertenecientes al aeropuerto de unos 6.000 m.

Urbanización general del lado tierra del aeropuerto en una superficie aproximada de 106.000 m², con dotación de las acometidas necesarias para el abastecimiento de agua potable mediante conexión a la red general de aguas del Ayuntamiento de Murcia, depuradora de residuales para tratar aguas residuales y aguas industriales hasta un volumen de 380.000 m³/año, acometidas telefónicas y acometida a red eléctrica.

Dotación de parcela de combustibles con una superficie de unos 10.000 m², incluyendo un depósito de combustible JET A1 y otro depósito de combustible AVGAS.

Edificio cocheras/taller/conservación de los vehículos propios del aeropuerto, así como para el almacenaje y mantenimiento general de material e infraestructuras del aeropuerto, con una superficie aproximada de 150 m².

c) Equipos y material:

Señalización, balizamiento e iluminación de la pista y calles para categoría I, con dos sistemas de luces de aproximación.

Señalización, balizamiento e iluminación de plataforma.

Equipamiento de la Torre de Control y del Centro de Emisores, pupitres, equipos de Comunicaciones y de Meteorología.

Ayudas necesarias para la operación industrial de precisión de categoría I por ambas cabeceras, sistemas PAPI y dos aproximaciones ILS Cat I.

Radioayuda T-VOR/DME.

Dos radioayudas NDB.

Vehículos y material para la operatividad del Servicio Contraincendios para Categoría SEI 8, 2 vehículos pesados y 1 ligero.

d) Reposiciones:

Será necesario reponer las siguientes infraestructuras afectadas:

Carretera MV-601 en el tramo Corvera-Valladolises, estimándose una longitud de tramo a reponer de 6 km, dos carriles (uno por sentido).

Vía pecuaria denominada como Cordel de Fuente Álamo, estimándose una longitud de tramo a reponer de 10 km. Carril único de tierra compactada.

Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar:

En su campo de vuelos aeronaves sin restricción de tamaño, con una capacidad estimada de unas 12 operaciones hora punta las 24 horas del día y en condiciones de visibilidad reducida (RVR > 800 m). El tamaño de la aeronave estaría limitado exclusivamente por la capacidad operativa del Servicio de Extinción de Incendios.

En la zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 1.657 pasajeros hora punta.

En la zona de mercancías, un nivel de demanda de 5.000 Tn/Año.

En el resto de Infraestructuras Aeronáuticas (Torre de Control, Contraincendios, Emisores, etc.), dar servicio suficiente al Aeropuerto hasta más allá del segundo horizonte de previsión.

En sus Accesos, todo el tráfico de vehículos entrante y saliente del aeropuerto hasta más allá del segundo horizonte de previsión.

Las actuaciones previstas en la segunda fase, para satisfacer la demanda de 3.000.000 pasajeros/año, son las siguientes:

a) Adquisición de terrenos:

No será precisa la adquisición de terrenos.

b) Obras de infraestructura:

Actuaciones en el campo de vuelos consistentes en:

Calle de rodaje paralela a toda la pista de vuelos a 200 m. con una longitud total de 3.000 m. y 25 m. de anchura.

2 Calles de salida rápida que sirvan a cada una de las cabeceras ubicadas a 2.000 m. de cada una de ellas y con un desarrollo de 400 m. cada una y 25 m. de anchura.

2 Calles de salida perpendicular comunicando cada una de las cabeceras con la calle de rodaje.

Calle de salida perpendicular a unos 1.400 m. de la cabecera 05 de 480 m. de longitud y 25 m. de anchura, que comunique la pista con la ampliación de la plataforma.

Ampliación de la plataforma en 44.200 m² para admitir tres puentes adicionales para aeronaves tipo C (MD-80), permitiendo además la trans-

formación de uno de los puertos existentes tipo C a uno tipo D (B-757). La configuración de la plataforma quedaría entonces de la siguiente forma: nueve puntos tipo C (MD-80), dos tipo C regional (ATR-42), dos tipo D (B-757) y uno tipo E (B-747).

Actuaciones en el Área Terminal consistentes en:

Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros hasta una superficie total aproximada de 19.000 m².

Ampliación del Terminal de Mercancías hasta una superficie total de unos 1.500 m².

Ampliación de los depósitos de combustible JET A1 y el AVGAS.

Ampliación del aparcamiento de vehículos para la zona de pasajeros en 21.000 m² aproximadamente.

Urbanización general de nuevas áreas 178.000 m² adicionales.

c) Equipos y material móvil:

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

Señalización, balizamiento e iluminación de calles para categoría I. Señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación de la plataforma.

Edificio Terminal de Pasajeros: mostradores de facturación, hipódromo de recogida de equipajes, controles y equipamiento diverso.

Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar tráfico de:

Aeronaves sin restricción de tamaño, con una capacidad estimada de unas 30 operaciones hora punta las 24 horas del día y en condiciones de visibilidad reducida (RVR < 800m.).

En la Zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 2.761 pasajeros hora punta.

En la Zona de Mercancías, un nivel de demanda de 7.500 Tn/Año

d) Reposiciones:

En esta fase no se consideran reposiciones.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología adoptada en el estudio de impacto ambiental se ajusta básicamente a los criterios establecidos en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental y en el Real Decreto 1311/1988, por el que se aprueba el Reglamento para su ejecución, así como en la Ley 6/2001 de modificación del citado Real Decreto Legislativo 1302/1986.

La elaboración del estudio de impacto ambiental se sistematiza a través de las etapas siguientes:

Alternativas de emplazamiento técnicamente viables y justificación de la alternativa adoptada

Se cita el estudio específico sobre la selección de áreas para la posible localización del nuevo aeropuerto de Murcia, realizado por el Gobierno de la Región de Murcia en el año 1989.

Justificación del proyecto y características de la actuación

Se justifica la construcción de un nuevo Aeropuerto en la Región de Murcia como respuesta a unas necesidades manifiestas de varios órdenes y que han sido contrastadas mediante estudios previos de viabilidad de mercado.

A continuación, se definen las dos fases de actuación previstas en el «Plan Director del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia», ya descritas en el anexo II de esta declaración.

Definición de la situación preoperacional. Inventario ambiental

Incluye un inventario ambiental en el que se contemplan los aspectos siguientes:

Medio físico: climatología, geología, hidrogeología e hidrología, suelos y vegetación, fauna, paisaje y espacios naturales de especial interés.

Calidad del aire: contaminación atmosférica y acústica.
 Medio socioeconómico.
 Planeamiento.
 Medio Cultural: Patrimonio arqueológico y vías pecuarias.

ANEXO IV

Información pública

Análisis de condicionantes para la localización del aeropuerto en el área de emplazamiento

Se describen los condicionantes impuestos para determinar la localización óptima de la infraestructura aeroportuaria en el área de emplazamiento.

Los citados condicionantes son los siguientes: impacto ambiental, obstáculos naturales, meteorología, espacio aéreo, instalaciones aeronáuticas en el entorno, núcleos de población en el entorno próximo, ordenación territorial, ordenación de infraestructuras y topografía del emplazamiento.

Caracterización, identificación y valoración de impactos

Se identifican los impactos mediante un contraste de las características de localización del futuro aeropuerto con los datos obtenidos para las diferentes variables del medio, los factores o elementos del entorno que razonablemente van a resultar afectados por la actuación. Se tienen en cuenta las posibles alteraciones que pueden originarse durante las fases de construcción y servicio del futuro aeropuerto.

En la valoración del aporte de contaminantes atmosféricos se utiliza el modelo de la Federal Aircraft Engine Emission Database (FAEED 2.1), desarrollado por la Environmental Protection Agency (EPA) de EEUU.

En la valoración del impacto acústico se emplea el programa INM (Integrated Noise Model) desarrollado por la Federal Aviation Administration (FAA) de EE.UU.

Matriz de evaluación de Impacto Ambiental

Se realiza una matriz de evaluación de impacto ambiental que refleja la valoración de impactos realizada.

Propuesta de medidas preventivas y correctoras

Una vez identificados y cuantificados los impactos ambientales producidos durante la construcción y puesta en servicio de la infraestructura aeroportuaria, se indican las medidas preventivas y correctoras que será preciso introducir para minimizar su impacto ambiental. Asimismo, se incluye una relación comentada de las medidas correctoras previstas que por carecer de datos suficientemente precisos a nivel de Plan Director, deberán ser revisadas y dimensionadas con exactitud al redactar el correspondiente Proyecto de Construcción.

Impactos residuales

Se indican aquellos impactos residuales del proyecto en el que no es posible o de difícil aplicación la adopción de medidas correctoras tales como modificación en los usos de suelo, aumento de niveles de contaminación atmosférica y acústica, alteraciones paisajísticas y modificaciones en el planeamiento.

Programa de seguimiento y vigilancia ambiental

Se diseña un Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y que permita detectar, en su caso, impactos no previstos, así como proponer las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos y/o compensarlos.

Documento de síntesis

Como resumen del estudio de impacto ambiental se incluye un informe en el que se describen los estudios realizados, resultados, conclusiones alcanzadas y aspectos más significativos obtenidos en las diversas fases de que consta el estudio.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son las siguientes:

La Alcaldesa Pedánea y Presidenta de la Junta de Vecinos de Corvera realiza las siguientes consideraciones sobre el proyecto:

Existirá impacto ambiental en la calidad de vida y calidad del aire (contaminación acústica y contaminación atmosférica), agricultura intensiva de la zona, aguas subterráneas y paisaje (principalmente en la zona norte).

Asimismo, se afectará a la Rambla de «El Ciprés» y Rambla de «Corvera», y a la casa-torre «La Torrica» potencialmente catalogada.

El Alcalde Pedáneo-Presidente de la Junta de Vecinos de los Martínez del Puerto, la Presidenta del A.P.A. Colegio Público Nuestra Señora Maravillas y el Presidente de la Asociación Cultural «El Castillo», presentan las alegaciones siguientes:

Se han de concretar las cabeceras que se utilizarán para las operaciones de despegue y aterrizaje. La configuración propuesta del 50% por cabecera, presenta más afecciones sónicas, además se deberá desplazar la pista 05-23, 1000 m al norte, paralelamente a la prevista para asegurar que las isófonas de 65 dB(A) diurnos y 55 dB(A) nocturnos no afectan a ningún núcleo urbano. Por otra parte, las infraestructuras aeroportuarias, plataforma, terminal de pasajeros y calles de rodadura deberán ubicarse al sur de la pista 05-33, por disminución del impacto ambiental de los accesos.

Consideran que la propuesta de longitud de pista no permite operar aeronaves clase D y especialmente E y proponen para aumentar el número de operaciones/hora una serie de maniobras y operaciones. Indican que en el estudio de impacto ambiental no se argumenta la no afección a las Ramblas del Ciprés y Corvera.

El Ayuntamiento de Fuente Álamo indica su interés por la construcción del aeropuerto de gran importancia para el desarrollo económico y social de la Región de Murcia.

El Centro Social de los mayores de los Martínez del Puerto, el centro de la Mujer de los Martínez del Puerto y el Partido Popular de los Martínez del Puerto, consideran de interés la construcción del aeropuerto de Murcia y estratégicamente acertado el triángulo Corvera-Valladolises-Los Martínez del Puerto, pero no consideran razonable que se tenga que ubicar la pista y su correspondiente huella sonora tan cerca de los Martínez del Puerto por lo que solicitan que se ubiquen las pistas como mínimo a 2 km de los Martínez del Puerto.

Realizan diversas consideraciones con respecto a la publicidad en la Información Pública y facilidad de acceso, con respecto a la ubicación de la pista y terminal, sobre el uso de escenarios realistas para contrastar el INM, sobre la legislación vigente, sobre la afección a la Rambla de «El Ciprés» y Rambla de «Corvera», y finalmente, sobre la afección al «Cordel de Fuente Álamo».

Por otra parte, solicitan que se reelabore el estudio de impacto ambiental y sea sometido de nuevo a Información Pública, que se ubique la terminal al Sur de la pista, que se consideren condiciones más desfavorables de viento en la aplicación del INM, que se incluya en el estudio de impacto ambiental lo establecido por la NBE, que se contemplen las afecciones por desvío de la carretera MU-601 y el Cordel de Fuente Álamo y que la Declaración de Impacto Ambiental concrete los sectores en los que el planeamiento debe ser modificado y se establezcan directrices claras de planeamiento.

El resto de las alegaciones corresponden a particulares cuyo contenido ya ha sido reflejado en las alegaciones anteriores.

No obstante por su particularidad cabría destacar lo siguiente:

Tener en cuenta instalaciones de distribución de agua (equipos de elevación, tuberías, conducciones, etc.).

Afección a almacenamiento de agua de 100.000 m³ por acceso al aeropuerto. Solicita desvío del citado acceso.

La segunda pista no forma parte del estudio y existe contradicción en el mismo.

Afección al «Caserío Ventanas», edificio del siglo XVIII, con grado de protección 2 por el Excmo. Ayuntamiento de Murcia, que impide su demolición.

Solicitud de establecer medidas compensatorias.

No se han contemplado los usos del suelo permitidos.