



RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE POR LA QUE SE FORMULA DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PROGRAMA DE ACTUACIÓN TERRITORIAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE MURCIA (PAT ZAL DE MURCIA, MEDFOOD)

Visto el expediente EAE20160034, en el que ha actuado como órgano sustantivo la Dirección General de Territorio y Arquitectura y como promotor la Dirección General de Movilidad y Litoral; y de conformidad con las determinaciones establecidas en el Título II, Capítulo I, Sección 1ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (en adelante PAT-ZAL) presenta las características previstas en la referida norma (en adelante, LEA) para someterse al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria previamente a su aprobación, por quedar comprendido en el ámbito de aplicación recogido en el artículo 6.1 a) de dicha norma:

1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo

En este contexto se elabora la presente resolución por la que se formula la Declaración Ambiental Estratégica (DAE), en aplicación del artículo 25 de la LEA, con la que se finalizaría la evaluación ambiental estratégica por procedimiento ordinario, realizada según lo que establecen los artículos 17 a 25 de la referida LEA y demás determinaciones establecidas en la legislación vigente en la materia, según lo enunciado anteriormente.

1 PRINCIPALES HITOS DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

Con fecha **15 de diciembre de 2016** tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, comunicación interior de la Dirección General de Ordenación del

MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
10/05/2021 14:59:37
Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-amb2790-h18f-ed6f-60a9-005056934e7





Territorio, Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Fomento e Infraestructuras que actúa como órgano sustantivo, en la que se ponía de manifiesto que:

“Por Resolución de esta Dirección General de fecha 17 de noviembre de 2016 se acuerda someter a información pública (...) el documento técnico denominado Documento de Avance del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood), así como el Documento de Inicio (...)

Asimismo, y dado que este Centro Directivo es el órgano competente para la tramitación del Plan se solicita de esa Dirección General proceda, simultáneamente, al inicio de la evaluación estratégica ordinaria conforme a lo que establece el artículo 18 de la citada Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental.”

Con fecha **14 de marzo de 2017** se inició el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas con el fin de elaborar el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, habiendo sido consultados los organismos que aparecen en la tabla siguiente:

ORGANISMOS CONSULTADOS	CONSULTAS	RESPUESTA
Confederación Hidrográfica del Segura (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente)	15-03-2017	28-06-2017
Dirección General de Transporte Terrestre (Ministerio de Fomento)	15-03-2017	17-04-2017
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente)	15-03-2017	
Oficina Española de Cambio Climático (Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente)	15-03-2017	
Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias (Consejería de Presidencia y Fomento)	15-03-2017 07-11-2017	15-12-2017
Dirección General de Bienes Culturales (Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente)	15-03-2017	06-04-2017
Dirección General de Ordenación del Territorio y Vivienda (Consejería de Presidencia y Fomento)	15-03-2017 07-11-2017	11-12-2017
Dirección General de Salud Pública y Adicciones (Consejería de Sanidad)	15-03-2017	23-10-2017
Dirección General de Carreteras (Consejería de Presidencia y Fomento)	15-03-2017	22-03-2017
Dirección General de Energía y Actividad Industrial y Minera (Consejería de Empleo, Universidades y Empresa)	15-03-2017 07-11-2017	
Dirección General de Transportes, Costas y Puertos (Consejería de Presidencia y Fomento)	15-03-2017	
Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente (Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente)	15-03-2017	14-06-2017 16-06-2017
Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental- Dirección General de Medio Ambiente (Consejería de Turismo, Cultura y Medio Ambiente)	16-03-2017	
Ayuntamiento de Murcia	15-03-2017	05-06-2017
Ayuntamiento de Alcantarilla	15-03-2017	31-05-2017
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	15-03-2017	
ANSE	15-03-2017	





Finalizado el trámite de consultas, una vez que se recibieron todos los informes preceptivos y los que se consideran relevantes, se procedió a determinar, a través del documento de alcance, la amplitud, nivel de detalle y contenido del estudio ambiental estratégico relativo al “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL DE MURCIA-MEDFOOD)” emitiéndose el citado documento con fecha **08/02/2018** según lo establecido en el artículo 19 de la Ley 21/2013.

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda de la Consejería procedió al trámite de información pública y consultas del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD), así como del Estudio Ambiental Estratégico mediante anuncio publicado en el BORM nº 239, de **16 de octubre de 2018**¹ conforme a lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia y en los artículos 21 y 22 de la LEA.

La forma en la que fueron consideradas las alegaciones y respuestas generadas en esa fase de exposición pública se expone en el documento denominado “Informe sobre los cambios realizados y las alegaciones e informes recibidos en el período de exposición pública de la Aprobación Inicial del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood).” de fecha 11/03/2020 de la Dirección General de Movilidad y Litoral.

Habiendo tenido en cuenta las propuestas y pronunciamientos que los distintos organismos y entidades consultadas habían indicado en sus informes de respuesta, y considerando que las modificaciones introducidas suponían un cambio sustancial respecto al instrumento aprobado inicialmente, y de conformidad con lo establecido en el artículo 70.5 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia, la Dirección General de Territorio y Arquitectura procedió a la apertura de un nuevo trámite de información pública y consultas anunciado en el BORM nº 90, de **20 de abril de 2020**², de la aprobación provisional del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD), así como del Estudio Ambiental Estratégico y demás Instrumentos complementarios precisos, que incorporaban las modificaciones consideradas procedentes.

Durante este segundo período de exposición, distintos interesados formularon alegaciones, y las administraciones consultadas realizaron sugerencias y

¹ Por Orden del Consejero de Fomento e Infraestructuras, de fecha 28 de septiembre de 2018, se acuerda la aprobación inicial y el sometimiento a información pública.

² Por Orden del Consejero de Fomento e Infraestructuras, de fecha 15 de abril de 2020, se acuerda la aprobación provisional del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood), incluyendo el Estudio Ambiental Estratégico y demás Instrumentos complementarios precisos, que incorporan las modificaciones consideradas procedentes.





observaciones. La forma en la que fueron consideradas esas alegaciones y respuestas recabadas se expone en los documentos denominados:

- Informe de alegaciones de la fase de exposición pública de la aprobación provisional del programa de actuación territorial de la terminal intermodal y zona de actividades logísticas de Murcia. Expte.75/2016. Aprobación provisional 15/04/2020 (BORM 20-4-2020 N°90) de la Dirección General de Movilidad y Litoral de fecha 28/10/2020.
- Informe de complementario al de alegaciones arriba referido emitido con fecha 25/02/2021 por la Dirección General de Movilidad y Litoral.

De los referidos documentos se deduce que se realizaron alegaciones por parte de D. Juan Francisco Murcia González, del Colegio Oficial de Arquitectos (COAMU), de la Asociación HUERMUR, de Movimiento Ciudadano MC de Cartagena y D. Ramón Moreno Meseguer³; a la vez que se obtuvieron los pronunciamientos que se reflejan en esta Tabla, considerando tanto la fase inicial como la provisional:

Organismos	Consultados Aprobación Inicial (V1)	Respuestas (R1)	Consultados Aprobación Provisional (V2)	Respuestas (R2)
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Dirección General de Transporte Terrestre	X	X	X	X*
Dirección General de Carreteras Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria ADIF	X		X X	X(-)X(+,v4)* X
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico Confederación Hidrográfica del Segura (CHS) Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Oficina Española de Cambio Climático	X	X	X X	X

³ Con fecha de registro 30/12/2020, fuera del plazo previsto en la información pública de la Aprobación provisional. Enviadas por CI del órgano sustantivo y recibidas el 15/03/2021.





Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental				
Ministerio de Industria, Comercio y Turismo	X			
Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.				
Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información	X		X	X
Ministerio de Defensa	X	X	X	X
Delegación del Gobierno en Murcia Área de Fomento	X		X	
Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente			Xsec	
Dirección General de Medio Natural	X	X SIIAySGDA		X BD X CC,PF**
Dirección General de Medio Ambiente	X	X		X SGDAySPEA
Dirección General de Fondos Agrarios y Desarrollo Rural				X
Dirección General de Ganadería, Pesca y Acuicultura				
Consejería de Presidencia y Hacienda	X	X	Xsec	X
Dirección General de Informática, Patrimonio y Telecomunicaciones				
Consejería de Transparencia, Participación y Administración Pública			Xsec	
Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias				X
Consejería de Fomento e Infraestructuras			Xsec	
Dirección General de Territorio y Arquitectura				X SU X OT***
Dirección General de Carreteras				
Dirección General de Movilidad y Litoral				





Consejería de Empresa, Industria y Portavocía Dirección General de Energía y Actividad Industrial y Minera			Xsec	-----
Consejería de Turismo, Juventud y Deportes	X	Xsec	Xsec	X
Consejería de Salud Dirección General de Salud Pública y Adicciones			Xsec	X*
Consejería de Educación y Cultura Dirección General de Bienes Culturales	X	X	Xsec	X
Consejería de Empleo, Investigación y Universidades			Xsec	X
Consejería de Mujer, Igualdad, LGTBI, Familias y Política Social	X	Xsec	Xsec	X
Ayuntamiento de Murcia			X	X+Aguas de MU
Ayuntamiento de Alcantarilla	X	X	X	----- ^v
ANSE (Murcia)			X	----- ^v
Ecologistas en Acción (Murcia)			X	----- ^v
Alegaciones Juan Francisco Murcia González		X		X
Alegaciones Movimiento Ciudadano (MC) Cartagena				X
Alegaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de la Región de Murcia (COAMU)				X
Asociación para la conservación del Patrimonio de la Huerta de Murcia (HUERMUR)				X
Alegaciones de Ramón Moreno Mesguer				Fuera de plazo (29/12/2020)

*Aportado mediante CI de 01/03/2021.

**Aportados mediante CI de 01/12/2020.

***Aportado mediante CI de 21/01/2021.

^v Según Informe complementario de alegaciones, no se han recibido alegaciones o pronunciamiento alguno.

^{sec} solicitado a la Secretaría General de cada Consejería.

SIIA Servicio de Información e Integración Ambiental; SGDA Servicio de Gestión y Disciplina Ambiental; SPEA Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental; BD Servicio de Biodiversidad, Caza y Pesca Fluvial, CC Servicio de Cambio Climático y Fomento del Medio Ambiente; PF





Subdirección General de Política Forestal; SU Servicio de Urbanismo, OT Servicio de Ordenación del Territorio.

Mediante Comunicación interior de la Dirección General de Territorio y Arquitectura de fecha **09/11/2020** se remitían a esta DG una serie de documentos “a efectos de la formulación de la Declaración Ambiental Estratégica”. Esos documentos se correspondían, entre otros, a los referidos como **V3** en la Tabla inicial de este informe.

Con posterioridad a esa fecha se recibieron varias comunicaciones interiores desde la misma DG de Territorio y Arquitectura para dar traslado de otros documentos vinculados con el expediente de referencia, a los mismos efectos que los enviados con fecha 09/11/2020.

Mediante sendas CI de fechas **05/02/2021** a la DG de Movilidad y Litoral y a la DG de Territorio y Vivienda respectivamente, se dio traslado de oficio del Director General de Medio Ambiente en el que se comunicaban los extremos en los que había que complementar la documentación aportada para poder considerar el expediente de evaluación ambiental estratégica completo a la luz del artículo 24.1 de la LEA.

Con fecha **01/03/2021** tuvo entrada en la DG de Medio Ambiente comunicación interior de la DG de Territorio y Arquitectura “En relación a su petición de documentación (...) en relación al expediente OT-75/2016, Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (PAT ZAL de Murcia-Medfood) se adjunta la documentación (...)”. Entre esos documentos se encuentran, entre otros, los referidos como **V4** en la Tabla Inicial de este informe.

Con fecha **25/03/2021** tuvo entrada comunicación interior de la DG de Territorio y Arquitectura con la finalidad “se envía las consultas y las respuestas a consultas a la Aprobación Inicial como documentación complementaria.”

A la vista de toda la documentación que ha ido siendo remitida mediante las distintas CI referidas en los párrafos anteriores desde la de fecha 09/11/2020, se considera que el **expediente de evaluación ambiental estratégica** está **completo** para su tramitación en función de lo previsto en artículo el 24 *Análisis técnico del expediente* de la LEA, resultando integrado por los siguientes documentos:

- **VERSIÓN V4:**
 1. Documento Resumen. Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-Medfood). Evaluación Ambiental Estratégica. (Gómez, A.J., marzo de 2021).
 2. Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-Medfood). (Gómez, A.J., y otros, febrero de 2021). (En adelante PAT)





3. Estudio Ambiental Estratégico. Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-Medfood). (Gómez, A.J., y otros, febrero de 2021). (En adelante EsAE)
4. Estudio de Impacto Territorial. Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-Medfood). (Gómez, A.J., y otros, febrero de 2021).
5. Estudio de Paisaje. Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-Medfood). (Gómez, A.J., febrero de 2021).
6. Informe de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre la aprobación provisional (versión febrero de 2021) de fecha 17/02/2021.
 - **VERSIÓN V3:** documentos relacionados en la Tabla Inicial como tales.
 - **VERSIÓN V2:**
 1. Documentación de la Aprobación provisional (disponible sitmurcia): listado de respuestas y consultas, respuestas institucionales, alegaciones, informe de alegaciones e informe complementario de alegaciones.
 - **VERSIÓN V1**
 1. Documentación de la Aprobación inicial (disponible sitmurcia): consultas realizadas y respuestas obtenidas, alegaciones e informe sobre los cambios realizados.

2 RESULTADOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS.

En este apartado se presenta una breve reseña de los distintos informes y alegaciones recabados durante los procesos de información pública y consultas:

2.1 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS (MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA).

- En su Oficio de **8/02/2019**, la Dirección General de Carreteras señalaba que
“Para poder informar favorablemente, en lo referente a su afeción a la Red de Carreteras del Estado, el PROGRAMA DE ACTUACIÓN TERRITORIAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE MURCIA (ago.2018), deberá:
 - 1.-Presentar un Estudio de Tráfico y Capacidad que analice el nivel de servicio de los enlaces y troncos de las autovías afectadas (autovía A7 y su enlace 581; autovía MU-30 y sus enlaces 4 y 6), para el año de puesta en servicio del desarrollo, su año horizonte y su comparación con el nivel de servicio actual, según lo establecido en el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (...).

(...)





2.-En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial a su artículo 20.

(...)"

- En su Oficio de **26/10/2020** se señala

"Informar favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, la ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DE MURCIA conforme a la DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA EN RELACIÓN AL ESTUDIO DE REMODELACIÓN DEL ENLACE DEL P.K. DE LA AUTOVÍA A-7 (oct. 2020), con las siguientes condiciones: (...)"⁴

Las condiciones aparecen en el apartado 3.6 de este informe técnico.

2.2 DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL MINISTERIO DE FOMENTO

En su oficio de **20/04/2017** para la elaboración del documento de alcance puso de manifiesto que *"Esta Dirección General, en su ámbito competencial no tiene observaciones relacionadas con el expediente citado."*

2.3 DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA (MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA)

- Informe de **06/07/2020** sobre la versión sometida a información pública y consultas en abril de 2020 del documento de aprobación provisional del PAT. En su página 13 se indica que *"Como se observa en los planos del PAT, tanto informativos como de ordenación, las conexiones viarias planteadas dentro del sistema general viario de la ZAL (conexiones con la A-7 y con la MU-30), representan una interferencia notable con la variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo. (...) En concreto, la traza ferroviaria de la variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo aprobada presenta un conflicto con el ramal de conexión a la N-340-a (ramal este), dentro de la conexión viaria de la ZAL de Murcia – MedFood. Igualmente, la reposición de la N-340, actuación contemplada en el estudio informativo mencionado, entra en conflicto con el conjunto de la conexión viaria planteada para la ZAL de Murcia – MedFood."* El informe tenía carácter desfavorable justificado en varias razones, siendo la más reseñable de todas ellas la interferencia detectada entre las conexiones viarias propuestas para la ZAL y el Estudio Informativo de la Variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo (2006).

- Informe de **17/02/2021** sobre la **versión** modificada en **febrero de 2021** del Documento de Aprobación Provisional del **PAT (V4)**, en el que se indica que *"Entre los meses de noviembre de 2020 y enero de 2021 se han mantenido varias reuniones entre la Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia y la Subdirección General de Planificación Ferroviaria. El objetivo principal de dichos contactos ha sido eliminar los conflictos*

⁴ La Documentación Complementaria en relación al estudio de remodelación del enlace del p-k. de la autovía A-7 (oct. 2020) no está incluido entre la documentación aportada al órgano ambiental.





encontrados entre los accesos viarios del PAT y el Estudio Informativo de la Integración Urbana de la Línea Chinchilla-Cartagena en Alcantarilla y Jabalí Nuevo (Murcia), y a su vez compatibilizar las conexiones ferroviarias propuestas con la línea de ferrocarril existente 03-0322 Murcia Cargas-Águilas y con la LAV en obras en el tramo Nonduermas-Sangonera. (...).

Las principales decisiones que se han desprendido de dicha coordinación son:

- Proponer una conexión común a la futura LAV, tanto para el proyecto de la conexión ferroviaria de la ZAL de Murcia como para la alternativa sur del Estudio Informativo de la Integración Urbana de la línea Chinchilla – Cartagena en Alcantarilla y Javalí Nuevo, asumiendo las indicaciones de ADIF en cuanto a su localización y compatibilidad geométrica. Lo anterior afecta tanto a la conexión ferroviaria de la ZAL de Murcia MedFood como a la citada alternativa sur del estudio informativo en marcha por esta Unidad, que deberán ser modificadas.
- Tratar de afectar lo mínimo posible al paso superior 108.4 del Proyecto de Construcción del Corredor Mediterráneo de A.V. Almería – Murcia. Tramo Nonduermas – Sangonera, actualmente en ejecución, y bajo el que deberán pasar los nuevos ramales ferroviarios propuestos, minimizando las afecciones al mismo.
- Modificar el proyecto de la conexión viaria a la ZAL de Murcia – MedFood, de forma que se suprima el conflicto detectado con el Estudio Informativo de la Integración Urbana de la línea Chinchilla – Cartagena en Alcantarilla y Javalí Nuevo. Particularmente, el ramal y glorieta este de conexión con la N-340 a.
- Es preciso redactar un estudio funcional del pasillo ferroviario configurado por la actual línea ferroviaria 03-322, que incluya las actuaciones en marcha, el nuevo acceso ferroviario a la terminal intermodal y ZAL de Murcia – MedFood y la variante de Alcantarilla y Javalí Nuevo, y evalúe su incidencia en las líneas ferroviarias de la RFIG. Este estudio funcional servirá para garantizar la capacidad de la línea en el año horizonte, de acuerdo a las prognosis de tráfico señalados por ADIF y por la propia Consejería de Fomento e Infraestructuras de la Región de Murcia. El citado estudio funcional es promovido por esta Unidad, y será incluido en el estudio informativo actualmente en redacción, cuando éste se finalice.

En informe concluye en su punto 5 que “Esta Unidad, por tanto, no tiene objeción alguna a que el PAT de la ZAL de Murcia-MedFood prosiga su tramitación. (...). Se debe entender, por tanto, que los proyectos constructivos actualmente en redacción para las conexiones ferroviarias y viarias de la terminal intermodal y ZAL de Murcia-MedFood, incluirán en su desarrollo técnico las últimas modificaciones efectuadas en el documento de aprobación provisional de la PAT, modificaciones que han motivado el cambio de sentido del informe de esta Unidad sobre el mismo.”

2.4 ADIF (MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA)

En su informe sobre el Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood) de fecha **20/07/2020** concluye que “El proyecto de ambas conexiones debe tener en cuenta los proyectos indicados y las obras en ejecución que se están desarrollando en la zona y ser





compatible con ellos, así como solicitar la correspondiente autorización de derivación particular y conexión a la RFIG según el procedimiento vigente en ADIF.

Por ello, se considera que el documento debería definir de manera detallada cómo se proyectarían las conexiones, analizando también para la configuración propuesta la capacidad de la línea para absorber los tráficos de la propia ZAL entre el punto de conexión y la estación de Murcia Mercancías.”

2.5 CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL SEGURA (CHS) (MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO)

- Oficio de **22/06/2017** durante las consultas para la elaboración del documento de alcance en el que indica las condiciones de inundabilidad que se dan en gran parte del ámbito de la actuación y se señalaba asimismo que se debía incluir una cuantificación anual de la demanda de recursos hídricos, y que los posibles vertidos al dominio público hidráulico requieren de la previa autorización de la CHS. Todas esas circunstancias se volvieron a poner de manifiesto en los informes posteriores, de los que a continuación se muestra parte de su contenido.

- Oficio de fecha **30/05/2019** en el que informa lo siguiente:

“(…)

La ordenación urbanística difiere de la presentada con anterioridad en que se intercambian las zonas destinadas a la ZAL y a Medfood, reduciéndose además el ámbito de la actuación. Se indica que se prevé evacuar las aguas residuales generadas a un colector existente al este de la actuación, que vierte a la EDAR Murcia Este, cuya ampliación está prevista.

(…)

1. Afección al dominio público hidráulico.

Tal como se indicó en el informe de esta Comisaría de Aguas de 22 de junio de 2017, el ámbito del Programa de Acción Territorial se sitúa en parte en la zona de Policía (ZDP) del río Guadalentín, sin afectar al dominio público hidráulico (DPH).

Se afecta al DPH de un tramo del río Nula que ha sido deslindado mediante resolución de esta Confederación Hidrográfica de 19 de septiembre de 2016. La viabilidad de la ordenación propuesta queda condicionada a la desafectación del tramo deslindado (ya solicitada), que posibilite la adquisición de los terrenos patrimoniales resultantes.

Respecto al puente a ejecutar al parecer sobre el río Guadalentín, cuando se presente la documentación correspondiente para su autorización se tendrá en cuenta lo siguiente:

(…).

2.-Afección al régimen de corrientes.

Una pequeña parte de la zona clasificada como Protección Ambiental se sitúa en zona de flujo preferente (ZFP), a lo cual no se encuentra inconveniente alguno.

Se indican en la documentación como usos compatibles en ZFP viales y vías de servicio, carriles-bici, sendas peatonales y usos deportivos sin edificación. Tal como se señaló en el informe antes citado, los viales, vías de servicio y carriles-bici deben situarse fuera de la ZFP, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH).





3.- Inundabilidad

La modificación en la ordenación respecto de la documentación anterior supone una reducción de la afección de la zona inundable (ZI) a la actuación. No obstante, siguen existiendo zonas de la ZAL y sobre todo de MedFood afectadas por la ZI. No figura en la documentación ninguna propuesta para eliminarlas o reducirlas.

Los usos que se prevean en el ámbito de la actuación afectado por la ZI deben ser compatibles con lo indicado en el artículo 14 bis del RDPH.

En ZDP

Se considera compatible el uso Protección Ambiental en la ZI, considerando que los posibles caminos o viales que puedan establecerse en ella se destinan tan solo a su mantenimiento.

Sin embargo, dadas las características de la ZI, en la pequeña franja que se ubica entre el vial (SGVE) y la zona de Protección Ambiental, perteneciente al sector 2-Medfood, no se permite el establecimiento de edificaciones.

Fuera de la ZDP

Se recuerda lo indicado respecto de la zona de inundación peligrosa que afecta al norte del ámbito de la actuación proveniente del desbordamiento del río Guadalentín, que viene a tener el carácter de “zona de flujo preferente”, por lo que se estima que deben aplicarse las limitaciones establecidas en el artículo 9 bis del RDPH. También podrían tener esta consideración de “zona de flujo preferente” los tres desbordamientos del río Guadalentín que afectan a la zona MEDFOOD.

Se reitera asimismo lo indicado en el informe de esta Comisaría de Aguas de 22 de junio de 2017 sobre los viales o vías de servicio que se sitúen ZI.

En todo caso, en las ZI situadas fuera de la ZDP, la valoración del riesgo de inundación asociado a la ubicación de la actuación y la idoneidad de las medidas correctoras que se pueden adoptar corresponde a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Para el viaducto que se prevea ejecutar en la primera de las “zonas de flujo preferente” indicadas se recomienda que se tengan en cuenta los criterios mencionados en el apartado 1 de este informe.

4.-Escorrentías superficiales.

Se recuerda que el ámbito de la actuación puede verse afectado por las escorrentías provenientes de la Rambla de Las Salinas, así como por las provenientes de las diversas conducciones artificiales (acequias y/o azarbes) existentes en la zona.

Las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo deberán tener en cuenta estas circunstancias y adoptar, en su caso, las medidas correctoras pertinentes.

5.- Disponibilidad de recursos hídricos

En la documentación presentada se estima un incremento de la demanda de aproximadamente 0,32 Hm3 en el horizonte temporal de 9 años contemplado por esta Comisaría de Aguas para la determinación de la existencia de recursos hídricos disponibles, lo cual se considera en principio admisible (el grueso de la demanda incluida en la documentación se refiere al traslado de empresas existentes, es decir, consumos que ya se producen actualmente).

6.-Afección a las masas de aguas superficiales y subterráneas.





Se recuerda que los vertidos al dominio público hidráulico (ya sean de pluviales o de residuales con la dilución adecuada) requieren de la previa autorización de esta Confederación Hidrográfica.”

- Oficio de fecha **05/03/2020**⁵, donde se informa lo siguiente:

“La documentación incluye, entre otros aspectos, un prediseño de los viaductos a construir en la “zona de flujo preferente” originada al norte del ámbito de la actuación por el desbordamiento del Río Guadalentín, así como un canal que recoge los otros desbordamientos de este cauce que afectan a la zona Medfood, y los conduce a la “zona de flujo preferente” indicada.

En relación con lo que antecede y examinada la documentación remitida se informa lo siguiente:

1. *Afección al dominio público hidráulico.*
(...)
2. *Afección al régimen de escorrentías.*
(...)
3. *Inundabilidad.*

Respecto a los viaductos planteados sobre la “zona de flujo preferente” originada por el desbordamiento del Río Guadalentín, se consideran adecuados el periodo de retorno, caudal y longitudes considerados, y la sobreelevación y resguardo obtenidos. Se recomienda que se tenga en cuenta la protección contra la erosión de estribos y pilas en la redacción del proyecto correspondiente.

Se consideran asimismo adecuada la solución propuesta para eliminar la inundabilidad originada por los tres desbordamientos que afectan a la zona Medfood, entendiéndose que en fases posteriores (proyectos específicos) se abordarán con detalle aspectos como la captación de todo el flujo desbordado y las condiciones de su desagüe (no empeoramiento frente a la situación actual).

(...).

En todo caso, en las ZI situadas fuera de la zona de policía, la valoración del riesgo de inundación asociado a la ubicación de la actuación y la idoneidad de las medidas correctoras que se puedan adoptar corresponde a las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

4. *Otras consideraciones.*

Se recuerda asimismo lo indicado en el informe de esta Comisaria de Aguas de 30 de mayo de 2019 sobre escorrentías superficiales, disponibilidad de recursos hídricos y afección a masas de agua.”

- Oficio de **28/08/2020**, donde se informa lo siguiente:

“

- *No se observa en la documentación remitida que los aspectos competencia de este*

⁵ Informe que está contenido en el Anexo I del Estudio Hidrológico, Hidráulico y de Inundabilidad del Pat versión de octubre de 2020 y que responde, según indica el mismo a que “*Con fecha 10 de enero del presente año la Consejería de Fomento e Infraestructuras presentó documentación en respuesta (...), solicitando informe al respecto.*”





Organismo hayan experimentado modificaciones, por lo que esta Confederación Hidrográfica se reitera en lo indicado en los informes emitidos con fechas 22 de junio de 2017, 30 de mayo de 2019 y 5 de marzo de 2020.

- *Respecto de la disponibilidad de recursos hídricos, cuando se solicite el informe establecido en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, se deberá realizar una cuantificación justificada de la demanda prevista año a año hasta un horizonte temporal de al menos 9 años, indicando asimismo su procedencia.*

En la documentación presentada se indica como posible procedencia de esta demanda o de parte de ella un acuífero y la desaladora de Valdelentisco. En ambos casos sería necesario obtener la correspondiente concesión de esta Confederación Hidrográfica.

- *Se recuerda nuevamente que los vertidos al dominio público hidráulico (ya sean de pluviales o de residuales con la dilución adecuada) requieren de la previa autorización de esta Confederación Hidrográfica.”*

- Oficio de **07/09/2020**, en el que se indica que:

“(…) se emite el presente informe complementario que sustituye al citado de 28 de agosto en lo relativo a la disponibilidad de recursos hídricos, manteniéndose la vigencia de lo indicado en dicho informe para el resto de los aspectos tratados.

(…)

Existen recursos disponibles con origen en los propios de la MCT para atender la demanda prevista para el Sector 1 del programa de Actuación Territorial (Zona de Actividades Logísticas, ZAL) en un horizonte de al menos nueve años. Esta disponibilidad de ha estimado en función de los datos reales de consumo, las previsiones de demanda de la propia MCT, y las tendencias observadas. Más allá de dicho horizonte debe revisarse la situación real de demandas consolidadas y la capacidad de producción disponible.

Por todo ello se emite informe favorable sobre la disponibilidad de recursos hídricos para dicho Plan, sometido a las siguientes condiciones: (…).

- *En principio se considera admisible el incremento de demanda previsto para el Sector 2 del Programa de Actuación Territorial (Medfood), de aproximadamente 0,13 Hm3. No obstante la valoración definitiva sobre la disponibilidad de recursos hídricos para atender las demandas previstas se hará cuando se someta a informe el correspondiente instrumento urbanístico de desarrollo de dicho sector.”*

Las condiciones han sido recogidas en el apartado 3.6 de este informe.

2.6 DIRECCIÓN GENERAL DE TELECOMUNICACIONES Y TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN (MINISTERIO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL).

En el informe de fecha **23/07/2020**, se concluye:

“3) CONCLUSIONES.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 35.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, se emite informe favorable en relación con la adecuación del PROGRAMA DE ACTUACIÓN TERRITORIAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y ZONA DE





ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE MURCIA (ZAL DE MURCIA-MEDFOOD) a la normativa sectorial de telecomunicaciones.”

2.7 MINISTERIO DE DEFENSA

- Oficio de **26/10/2018**, en el que se indica que
“(…) se emite informe FAVORABLE al “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD)”.
- Oficio de **02/07/2020**, en el que se indica que:
“En relación con su solicitud de informe, tras las modificaciones que supusieron un cambio al documento aprobado inicialmente, se observa que las mismas no tienen un impacto negativo en propiedades o intereses del Mº de Defensa. (...) se emite informe FAVORABLE al “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD)””

2.8 DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO NATURAL

- Informe de la Oficina de Impulso Socioeconómico del Medio Ambiente:
 - a) de fecha **08/06/2017**, en el que se concluye que:
“(…) la alternativa 1 CAEDI elegida, no supone afección ni a Hábitats ni a Flora Protegida, ya que se desarrollará sobre suelos destinados a la actividad agrícola desde antaño y en los que no aparecen especies propias de hábitats de carácter natural.
(…) se debería incluir como especies idóneas para utilizar las especies que componen la serie *Chamaeropo-humilis-Rhamneto lycioidis*. Este aspecto se desarrollaría en el Avance de medidas Protectoras, Correctoras y Compensatorias (...), “Se realizará un estudio para determinar cuales son las especies más idóneas para las zonas verdes y áreas de protección.”.”
(…)”
 - b) de fecha **07/05/2020**, en el que se indica que:
“Respecto al “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD)”, no hay observaciones que realizar. Respecto al Estudio Ambiental Estratégico, se considera adecuada la respuesta dada a la propuesta de implantación de vegetación en zonas verdes, espacios libres y viarios.”
- Informe del Servicio de Fomento del Medio Ambiente y Cambio Climático
 - a) de fecha **07/06/2017**, en el que se concluye que “En este informe se señala la información y las medidas que, en cuanto al cambio climático, debería contener el Estudio Ambiental Estratégico para reducir el impacto del programa de actuación territorial sobre el cambio climático y para contribuir a su adaptación.”
 - b) de fecha **27/11/2020**, en el que se concluye que:
“A la vista de las características del PROGRAMA DE ACTUACIÓN TERRITORIAL y del ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO incluidos en la documentación presentada, las tendencias en las variables climáticas y las recomendaciones y obligaciones legales relacionadas con la mitigación y adaptación al cambio climático, se consideran las medidas





incorporadas en dicho estudio suficientes para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación.”

- Comunicación interior de fecha **25/11/2020** de la Subdirección General de Política Forestal, Caza y Pesca Fluvial que indica que:

“le informo la Actuación Territorial no tiene afección terrenos considerados forestales de acuerdo con la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes, sus posteriores modificaciones y sus correspondientes desarrollos autonómicos a través de la Ley 8/2014, de 21 de noviembre, de Medidas Tributarias, de Simplificación Administrativa y en materia de Función Pública y que la mencionada actuación no afecta a Vías Pecuarias de acuerdo con la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.”

2.9 DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

- Informe del Servicio de Gestión y Disciplina Ambiental de fecha **06/07/2020**, en el que se concluye con una serie de condicionantes relativos a vertidos y a residuos, que aparecen en el apartado 3.6 de este informe técnico.

- Informes del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental

a) de fecha **17/06/2020**, en el que se indica en su apartado 4 Conclusiones, que:

“1. El análisis ambiental realizado en el apartado anterior, en particular, deberá incluir una evaluación detallada de la influencia que en la calidad del aire puede tener el desarrollo de este Programa de Actuación Territorial y Zona de Actividades Logísticas, para ello, entre otros, se deberá, mediante métodos de contribución de fuentes llevar a cabo un análisis de la incidencia en la calidad del aire, considerando la incidencia en el conjunto de la zona de la Aglomeración Urbana de Murcia (ES1407), así como la incidencia más localizada sobre el ámbito de actuación y su zona de influencia más inmediata. Para ello se deberá tener en cuenta por un lado las diversas fuentes que pueden contribuir, así como, los datos meteorológicos, al objeto de valorar y estudiar diferentes situaciones de contaminación, entre ellas, las situaciones con las condiciones de meteorología más desfavorable desde el punto de vista de la dispersión de contaminantes.

Entre las fuentes a considerar se deberá tener en cuenta tanto la estimación de la contribución de las emisiones procedentes del transporte, como la estimación de la contribución de las emisiones procedentes de la actividad industrial. Planteándose diferentes escenarios temporales, conforme a la previsión de desarrollo del Programa de Actuación Territorial.

En el estudio de la incidencia en el conjunto de la zona de calidad del aire Aglomeración Urbana de Murcia se podrá detraer las emisiones procedentes de aquellas fuentes que se considere que van a disminuir debido a la relocalización de actividad industrial, y/o al uso de modalidades de transporte de mercancías menos contaminantes (transporte ferroviario, etc).

(...)

2. Las siguientes condiciones:





(...)"

Esas condiciones aparecen en el apartado 3.6 de este informe técnico.

- b) De fecha **23/04/2021**, en el que se indica en su apartado 4. Conclusiones que:

"Desde el ámbito de las funciones y tareas asignadas al Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, en materia de calidad del aire, y en respuesta a la solicitud de informe recibida sobre el "Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD)", se concluye que en la evaluación ambiental estratégica que se está llevando a cabo, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- *Las condiciones establecidas en el informe de este Servicio en materia de calidad del aire de 17 de junio de 2020 sobre el Estudio Ambiental Estratégico del PROGRAMA DE ACTUACIÓN TERRITORIAL DE LA TERMINAL INTERMODAL Y ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DE MURCIA (ZAL DE MURCIA-MEDFOOD, de fecha marzo de 2020.*
- *Las medidas protectoras y correctoras a aplicar cuando se supere el umbral superior de evaluación para el NO2 y el valor límite de protección a la salud para el material particulado PM10 detalladas en el Estudio Ambiental Estratégico, así como las medidas generales."*

2.10 DIRECCIÓN GENERAL DE PRODUCCIÓN AGRÍCOLA, GANADERA Y DEL MEDIO MARINO.

En su informe de fecha **16/06/2020**, pone de manifiesto que:

"1. Conforme al Decreto-Ley 2/2019, de 26 de diciembre, las parcelas donde se va a ubicar este proyecto NO se encuentran dentro del perímetro de la zona 1 y 2.

2. Conforme a la Orden 23 de diciembre de 2019 de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente, por la que se acuerda la designación de nuevas zonas vulnerables a la contaminación por nitratos de origen agrario en la Región de Murcia, ampliación de las existentes y la determinación de la masa de agua costera del Mar Menor como masa de agua afectada, o en riesgo de estarlo, por la contaminación por nitratos de origen agrario (BORM nº: 298), las parcelas donde se va a ubicar esta actuación NO se encuentran dentro de las zonas designadas como vulnerables a la contaminación por nitratos de origen agrario, no obstante la vía de acceso a citada actuación desde la autovía MU-30 si discurre por zona vulnerable."

2.11 DIRECCIÓN GENERAL DE FONDOS AGRARIOS Y DESARROLLO RURAL

En su informe de fecha **08/03/2019**, pone de manifiesto varias circunstancias, como que el suelo está clasificado en parte como Suelo Urbanizable sin Sectorizar-Actividades Económicas y en parte como Suelo No Urbanizable Protegido-Agrícola; que hay instalaciones que se ubican en parte en terrenos afectados por la actuación, que han sido objeto de una ayuda concedida a la comunidad de regantes Trasvase Tajo Segura de Sangonera La Seca, destinada a la redotación de su ámbito de riego con aguas regeneradas, acogida al régimen establecido en la Orden de la Consejería de Agua, Agricultura y Medio Ambiente de 4/03/2016, por lo que en caso de que la actuación se





lleve a cabo deberá comunicarse al organismo tramitados de las mismas, al tenerse que destinar durante al menos cinco años siguientes al pago final de la subvención los bienes financiados a la finalidad por la que ésta fue concedida, y que en la zona de actuación existen caminos rurales. Añade condicionantes que se ha reflejado en el apartado 3.6 de este informe.

2.12 DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO

En sus informes de fechas **29/10/2018** y de **25/05/2020**, señala que *“En base a lo expuesto, no tenemos ninguna observación respecto a la afección al patrimonio de la CARM, siendo competencia de la Consejería de Fomento e Infraestructuras todo lo que se refiere a las infraestructuras viarias.”*

2.13 DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD CIUDADANA Y EMERGENCIAS

- Informe de fecha **12/12/2017**, en el que como conclusiones señala que: *“De acuerdo al estudio y consideraciones anteriormente descritas, la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias considera que los riesgos, a los que está sometido el Programa de Actuación Territorial para la implantación de un Complejo Industrial Agroalimentario y de una Plataforma Logística Intermodal, deberían ser considerados, así como las normas previstas para evitar los daños a las personas, bienes y medio ambiente.*

De acuerdo, principalmente, a los Planes SISMIMUR, INUNMUR, TRANSMUR y PLANQUIAL, se deberá considerar los valores PGA de esta zona sismogenética, los riesgos de inundación de más de la mitad del suelo del programa de actuación para los distintos períodos indicados, junto con la vulnerabilidad de esta zona ante un posible accidente de mercancías peligrosas, y tener en cuenta que está dentro del radio de alerta frente a un posible accidente químico.

(...).”

- Informe de fecha **25/05/2020**, en el que se indica que: *“Vista la documentación se observa que se han introducido las consideraciones aportadas durante el trámite de consultas, por tanto desde esta Dirección General no hay más comentarios que aportar.”*

2.14 DIRECCIÓN GENERAL DE TERRITORIO Y ARQUITECTURA

- Comunicación interior de fecha **05/12/2017**, en la que se concluye que *“desde las competencias en ordenación del territorio, no se observan reparos a la tramitación del expediente.”*

- Informe del Servicio de Urbanismo de fecha **14/07/2020**. Este informe presenta varios apartados, Antecedentes, Ámbito de la Modificación, Objeto del Programa de Actuación, Infraestructuras, Ordenación. Comparación de superficies, Sector 1 ZAL de Murcia, Sector 2: complejo Medfood, y Conclusión. En este último se indica lo siguiente:

“En relación con el Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL- MEDFOOD) se señalan las siguientes consideraciones de índole técnico:

“1.- El PAT no resuelve las afecciones causadas en los sectores sobre los que actúa: ZG-SS5,





ZG-SS6, ZG-SS7, ZG-SS8, PU-SV3 y ZI-SV4. No establece las condiciones a desarrollar por el Plan General para adaptarse a las determinaciones establecidas por él.

2.- El grafiar en los planos de ordenación viales al este del ámbito de actuación, induce a cierta confusión en cuanto a la delimitación del ámbito; ya que, los dos viales grafiados al este del ámbito de actuación, tanto en los planos de información (I-1, I-5 e I-6) como en los planos de ordenación, no forman parte de ninguno de los dos sectores delimitados por el Programa de Actuación. El vial Norte atraviesa al sector ZG-SS4-1, y el vial Sur atraviesa al sector ZG-SS4-2. Y confunde aún más, el hecho, de que el vial "sur" no se corresponda con la ordenación prevista en el Plan Parcial "Sector ZG-SS4-2" en Sangonera La Seca aprobado definitivamente (exp. 47/09-P); y en él, se prevea la conexión eléctrica de la ZAL (L.A.AT. 132KV D/C).

3.- El ámbito del sector2- MEDFOOD es discontinuo, es atravesado por el Sistema General Viario Exterior (SGVE) y el Sistema General Ferroviario (SGF), sistemas generales vinculados al sector 1- ZAL; incumpléndose lo establecido en el art. 196.3.c de la LOTURM.

4.- En relación con el Sistema General de Infraestructuras, la memoria señala que las actuaciones previstas para mitigar los problemas de inundabilidad de MEDFOOD, (pág. 41), se justificarán y concretarán en estudios posteriores y proyectos de ejecución de mayor detalle; por lo que, se incumple lo establecido en el art. 28 de LOTURM, ya que, el PAT debe concretar sus propias actuaciones. Una vez definidas las actuaciones deberán ser informadas por el Servicio de Ordenación del Territorio.

5.- El apartado V.2.5.- Normas de protección de valores culturales y ambientales debe especificar que: "Son de aplicación las determinaciones del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria recogidas en el apartado de "Medidas protectoras, correctoras y compensatorias" del "Estudio Ambiental Estratégico"; a su vez, debe quedar recogidas en la normativa del sector 1, y como determinación a cumplir en el desarrollo del MEDFOOD.

6.- En relación con las infraestructuras:

- Abastecimiento. Queda incompleta la descripción de la acometida de abastecimiento para la ZAL, en la pág. 42 del PAT: "Tubería FD \varnothing 200 mm y 95 m de longitud desde...".

- Pluviales. El Programa de Actuación pospone a los proyectos de ejecución la posibilidad del vertido de estas aguas al cauce del Río Guadalentín y el establecimiento de tanques de dilución, (pág. 43). Se incumple lo establecido en el art. 28 de LOTURM, ya que, el PAT debe concretar sus propias actuaciones. Además, debe quedar recogido en la normativa del sector 1, y como determinación a cumplir en el desarrollo del MEDFOOD., que los vertidos al dominio público hidráulico (ya sean pluviales o de residuales con la dilución adecuada) requieren de la previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura.

7.- Errores:

- Pág. 39.- En relación con la delimitación del ámbito del PAT, también, comprende suelo no urbanizable "NB1 subzona de NB.- agrícola de Interés productivo", parte del sector ZG-SS8 y su sistema general adscrito GG-SS8, parte del sistema general GO-PUSV3 y parte del sistema general GI-SV4.

- Pág. 40.- Donde se señala que el sector 2 limita al Norte con el resto de los sectores ZG-SS7 y ZGSS8; debe indicar ZG-SS6 y ZG-SS7.

- El plano O-7.- Infraestructuras básicas del territorio. (Conexiones, acometidas y reposición de





servicios) no ha grafiado la red de saneamiento conexión MEDFOOD.

8.- En relación al cumplimiento de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del suelo industrial de la Región de Murcia se registrarán por las determinaciones señaladas por el Servicio de Ordenación del Territorio.

9.- En relación con las determinaciones señaladas en el informe de la Confederación Hidrográfica del Segura:

- No se aporta el informe de la Confederación Hidrográfica del Segura de 22 de junio de 2017.

- No quedan recogidas la serie de condiciones señaladas en el informe de la Confederación Hidrográfica del Segura de 30 de mayo de 2019, en relación al documento que se ha de presentar para ejecutar el puente sobre el río Guadalentín. Se deberá establecer como determinación a cumplir en el desarrollo del MEDFOOD.

- Las determinaciones del citado informe con respecto al régimen de corrientes e inundabilidad deben quedar recogidas en la normativa del sector 1, y como determinación a cumplir en el desarrollo del MEDFOOD. Las soluciones adoptadas deben ser analizadas por el Servicio de Ordenación del Territorio.

- Las soluciones adoptadas en el Estudio Ambiental Estratégico en relación a las escorrentías superficiales deben ser analizadas por el Servicio de Ordenación del Territorio.

10.- En relación con las determinaciones señaladas en el informe de la D.G. de Salud Pública y Adicciones, debe quedar recogido en el apartado de "Medidas protectoras, correctoras y compensatorias" del "Estudio Ambiental Estratégico" lo justificado en el Estudio Ambiental Estratégico que: "Se solicitará informe a la citada Dirección General para la verificación del cumplimiento de la normativa vigente en los proyectos de construcción de depósitos y redes de abastecimiento así como de la ejecución en sí de esas infraestructuras."

Se señalan las siguientes deficiencias de índole técnico al SECTOR 1.- ZAL de Murcia en cumplimiento de lo establecido en el art. 124 de la LOTURM:

(...)

Las referencias realizadas en el informe relativas al cumplimiento del Plan General de Murcia y del art. 124 de la LOTURM tienen carácter de recomendación.

Tras la aprobación definitiva del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL- MEDFOOD) será necesario tramitar la consecuente modificación del Plan General de Murcia para adaptarse a las determinaciones establecidas en este PAT."

*- Informe del Servicio de Ordenación del Territorio de fecha **20/01/2021**, que concluye de la siguiente manera:*

"Por todo lo dicho en el informe precedente, el documento del Programa de Actuación Territorial de La Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD), es coherente con las previsiones de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia (DPOTSI), desarrollando sus determinaciones, de acuerdo con lo establecido en el anexo V de las mismas.

La consideración que se hace del paisaje en el PAT es acorde con el compromiso contemplado en el artículo 5.d) del Convenio Europeo del Paisaje: "integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.", mediante el establecimiento de criterios para que los





instrumentos de desarrollo y proyectos incluyan estudios de paisaje, así como mediante el análisis de los impactos producidos globalmente por la actuación en el paisaje circundante y el establecimiento de las medidas correctoras adecuadas.

El documento del PAT incluye un Estudio Hidrológico, Hidráulico y de Inundabilidad en cuyas conclusiones se establecen medidas de mitigación de la afección, adecuadas para eliminar la inundabilidad, según informe de la CHS.

Teniendo en cuenta que la CARM no dispone de normativa propia en materia de mitigación de los efectos producidos por la inundación, deberán aplicarse las limitaciones establecidas en el artículo 9 bis y los usos previstos deberán ser compatibles con lo determinado en el artículo 14 bis, ambos del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. En todo caso, el PAT contempla estas cuestiones y establece sistemas de drenaje urbano sostenible e infraestructuras adecuadas para mitigar los efectos de una inundación.

Lo cual se informa a los efectos oportunos.”

2.15 SECRETARÍA GENERAL EDUCACIÓN, JUVENTUD Y DEPORTES

- En la comunicación interior de fecha **19/10/2018** de su Servicio Jurídico, indica que *“esta Secretaría General no tiene observaciones ni alegaciones que realizar al texto propuesto.”*

- En la comunicación interior de fecha **14/05/2020** del Instituto de Turismo de la Región de Murcia, se señala lo siguiente:

“El presente Programa de Actuación Territorial (PAT) planifica una Estación Intermodal y unos sectores para Actividades Logísticas y complejo agroalimentario (ZAL de Murcia - MEDFOOD) que no afectan ni inciden directamente sobre recursos o infraestructuras turísticas.

Se considera acertado que la normativa detallada de uso de las parcelas “CS Centro de Servicios” del “sector 1” permita el “hotelero” como “uso compatible”. En ese mismo sentido y para facilitar en mayor medida las posibilidades de implantación de algún hotel al servicio de las actividades de la ZAL, se recomienda que en la zona “ALI- Area Logística Industrial” también se permita expresamente el uso hotelero, pues al tratarse de una zona de parcelas para edificación aislada se puede lograr con cierta facilidad esa compatibilidad de usos.

A la vista de lo anterior, y por coherencia interna del documento, se debería incluir expresamente el “hotelero” en la clasificación general de usos del sector 1 (página 74).

Aunque es una cuestión muy residual, se ha observado en la tabla final del apartado “4.3.12. Función Turística (Hotelera)” del “Estudio de Impacto Territorial” (pág. 40) errores en la capacidad del hotel “Entresieras” (son 62 habitaciones y no 60) y en la clasificación turística de los establecimientos “Torrecobijo” (está clasificado como Pensión 1 y no hotel 3*) y “Vicente Home” (Hostal 2* y no hotel).*

Finalmente, no tenemos nada que indicar en relación con el “Estudio Ambiental Estratégico”.

2.16 DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES

- En su informe de fecha **19/10/2017** lleva a cabo los siguientes comentarios y sugerencias con el fin de proteger la salud pública:

“a) En relación con el abastecimiento de agua de consumo humano se observará lo dispuesto en el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de





la calidad del agua de consumo humano, y en el caso de que planteara posteriormente la construcción de algún depósito de agua de consumo humano en la red pública de abastecimiento, el informe sanitario del mismo y su autorización se llevará a cabo por el Servicio de Sanidad Ambiental de ña Dirección General de Salud Pública y Adicciones.

b) En relación con la contaminación que pueda derivarse del programa de actuación territorial; tanto en fase de construcción de las zonas (ZAL y Medfood) como durante el posterior funcionamiento de las instalaciones industriales que es implanten en Medfood, se hará de forma que no vayan a suponer un incremento de la contaminación existente de fondo en la zona, y de tal forma que no perjudique y/o empeore la salud de la población.

c) En lo relativo a otros riesgos ambientales que puedan afectar a la salud de la población, se indica que, es previsible que algunas actuaciones que se desarrollen dentro de este programa de actuación territorial precisen, previo a su ejecución, someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, por tanto, se valorará en su momento, si procede, por parte de esta Administración la posible Evaluación de Impacto en Salud.

(...)"

- En su informe de fecha **14/12/2020**, indican los aspectos a considerar, que deberán ser contemplados con el fin de proteger la salud pública:

"1. Prevención y control de la legionelosis

Se debe tener en cuenta que las instalaciones que utilicen agua en su funcionamiento, produzcan aerosoles y se encuentren ubicadas en el interior o exterior de edificios de uso colectivo, instalaciones industriales o medios de transporte que puedan ser susceptibles de convertirse en focos para la propagación de la legionelosis, durante su funcionamiento, pruebas de servicio o mantenimiento, deben cumplir con lo establecido en el Real Decreto 865/2003, de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

Se deberán tener en consideración los posibles sistemas de riego por aspersión en zonas verdes, fuentes ornamentales, y demás instalaciones recogidas en el punto 2 del artículo 2 del Real Decreto 865/2003.

2. Contaminación acústica y atmosférica.

La presencia de casas diseminadas y el núcleo de población de Sangonera la Verde, incluyendo un IES, hacen que deban contemplarse medidas de prevención y extremarse las medidas de control de la contaminación tanto acústica como atmosférica tanto en las fases de construcción como de actividad final.

3. Organismos nocivos

En relación con el mosquito tigre asiático (*Aedes albopictus*), vector de enfermedades como el dengue, el chikungunya o el Zika, y presente en toda la Región de Murcia, deben tomarse las medidas adecuadas en esta fase de diseño para evitar su proliferación. Los imbornales del sistema separativo de recolección de aguas pluviales que están diseñados para acumular agua son uno de los principales criaderos de mosquitos tigre en nuestro ámbito, por lo que se debe dar preferencia a imbornales que no acumulen agua. También se deben tener en cuenta los sistemas de riego en zonas verdes, y otras instalaciones como arquetas de telecomunicaciones, cuando puedan producir acumulaciones de agua que duren más de una semana.





En relación con las balsas de recogidas de pluviales, se debe disponer de un plan para evitar la proliferación de mosquitos, haciendo uso preferentemente de las opciones de prevención y/o tratamiento biológicos.”

2.17 DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES CULTURALES

- En su informe de fecha **04/04/2017**, indica en su punto 3 que:

“3. En consecuencia con lo anterior y tal y como ya se recoge en previsión en el documento objeto del presente informe, resulta necesario redactar un Estudio de Impacto sobre el Patrimonio Cultural que incorpore los resultados de una prospección previa y exhaustiva del área afectada por el proyecto de referencia, que permita descartar la presencia de bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico, y que evalúe, en su caso, la compatibilidad de las actividades a desarrollar en la zona con dichos elementos y las vías de corrección y minoración de impactos. (...).”

- En su informe de **26/12/2018**, concluye como sigue:

“Como conclusión, no existe inconveniente para autorizar desde el punto de vista del patrimonio cultural el Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-MEDFOOD) polígono 73, 88 y 172 de Sangonera La Verde (Murcia) una vez examinados los resultados de la intervención arqueológica realizada incorporados al Estudio Ambiental Estratégico del proyecto.”

- En su informe de fecha **05/06/2020**, se señala que:

“Una vez examinada la documentación recibida y emitidos los correspondientes informes técnicos por el Servicio de Patrimonio Histórico, esta Dirección General le comunica lo siguiente:

1.- El proyecto de referencia fue objeto de una prospección arqueológica y estudio de impacto sobre el patrimonio cultural del proyecto de referencia (expdte EXC 116/2028). Con posterioridad a dicho escrito, se realizaron con los pertinentes permisos las labores de prospección arqueológica sobre el área que sigue siendo la afectada por la actual versión del proyecto. Las conclusiones del trabajo establecen que en el ámbito del proyecto y en su entorno inmediato no se han constatado ni estratos ni estructuras ni evidencias de carácter arqueológico o relacionables con el patrimonio cultural.

2.- Como consecuencia de lo expuesto el Director General de Bienes Culturales emitió una resolución relativa al “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-MEDFOOD), polígono 73, 88 y 172 de Sangonera La Verde, Murcia”, en el que entre otros aspectos se resuelve lo siguiente:

Autorizar, desde el punto de vista arqueológico, el “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas (ZAL de Murcia-MEDFOOD) polígono 73, 88 y 172 de Sangonera La Verde (Murcia), una vez examinados los resultados de la intervención arqueológica realizada y comprobado que no existen inconvenientes desde la perspectiva del patrimonio cultural.

3.- El documento de impacto ambiental, incluye la citada resolución, que sigue siendo válida dada la zona estudiada y deberá incluir como Anexo el estudio de prospección arqueológica realizado en su día.”





2.18 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

Mediante CI de fecha **17/03/2017** para la elaboración del documento de alcance, puso de manifiesto que *“En relación con el asunto de referencia, y a la vista de la documentación aportada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se considera que esta Dirección General NO es organismo competente para determinar efectos negativos de carácter medioambiental, por lo que no es objeto de informe.”*

2.19 SECRETARÍA GENERAL EMPLEO, INVESTIGACIÓN Y UNIVERSIDADES

En su comunicación interior de fecha **05/05/2020**, indica que *“(…) por parte de esta Consejería no se realizan observaciones o sugerencias al “Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-MEDFOOD)”, así como el Estudio Ambiental Estratégico, al no afectar directamente al ejercicio de las competencias de este departamento.”*

2.20 SECRETARÍA GENERAL MUJER, IGUALDAD, LGTBI, FAMILIAS Y POLÍTICA SOCIAL

*“En su comunicación interior de fecha **26/05/2020**, se indica que “analizado dicho proyecto, no se formulan observaciones, al no tener incidencia en el ámbito competencial de esta Consejería.”*

2.21 AYUNTAMIENTO DE MURCIA

- Informe del Servicio de Medio Ambiente de la Concejalía de Medio Ambiente de fecha **18/05/2017** para la elaboración del documento de alcance en el que se señalan varios extremos o requisitos a cumplir, que se relacionan en el apartado 3.6 de este informe técnico.

- Mediante oficio de fecha **16/06/2020** del Teniente Alcalde de Desarrollo Sostenible de la Huerta, *“(…) adjunto al presente los informes municipales que hasta el momento se han podido emitir al respecto una vez consultada la documentación disponible en el geoportal SITMURCIA (…).”*, y que son los siguientes:

- 1) Consideraciones sobre el Informe de Sostenibilidad Económica del PAT, efectuadas el 12/05/2020 por la Sra. Directora de área de Urbanismo que finaliza de la siguiente manera: *“Al margen de las anteriores consideraciones, deberá preverse en el presupuesto municipal del ejercicio correspondiente los gastos relativos a prestación de los servicios, en cuanto estos se implanten tras la recepción de las obras de urbanización de la Fase I del Sector a, recepción que conforme a la programación prevista en el Programa no tendrá lugar posiblemente antes de 2024. Por lo que debe darse traslado del PAT a las Concejalías delegadas en materia de Hacienda, Infraestructuras y Patrimonio, para su conocimiento y previsiones de gasto correspondiente.”*
- 2) Informe del Jefe de Servicio Técnico de Gestión Urbanística de **12/05/2020** en el que se *“procede a emitir (..) en relación con las valoraciones urbanísticas reflejadas.”*. El informe tiene varios apartados, uno relativo a Sistemas Generales Vinculados, otro relativo al Valor del 10% del aprovechamiento urbanístico y otro relativo al valor de expropiación.





- 3) Informe del Servicio Municipal de Tráfico de fecha **12/05/2020**, en el que se indican lo siguiente:

“1.-Con los datos reflejados en el Estudio de Impacto Territorial del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y zona de actividades logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood), y más concretamente las hipótesis y bases de estudio, así como los impactos/efectos en el conjunto de viales de comunicación existentes, indicados en las cláusulas 4.3.6. y 5.2.7. del citado documento, no parece que afecte de manera significativa a los niveles de servicio existentes, si se cumplen las previsiones de dicho Estudio. Con esa base, no existe inconveniente desde el punto de vista de tráfico.

2.-Respecto a la afección que pueda tener a viales o infraestructuras que no son de competencia municipal, deberán ser dichos organismos los que informen, en caso de que sea preciso.

3.-Deberá garantizarse la comunicación de la actuación territorial a desarrollar asegurando la continuidad de los viales de comunicación con la red principal, así como su entronque con viales ya existentes. La capacidad de los viales deberá estar adaptada a la intensidad de tráfico prevista.

4.- Los accesos deberán ser autosuficientes, es decir, no dependerán de otras actuaciones previstas en la zona, de las que se pueda valer para acceder, a no ser que ya estén ejecutadas, abiertas al tráfico rodado y no sean de carácter restrictivo o insuficiente para el tráfico previsto en la documentación indicada en la cláusula 1 del presente informe.”

- 4) Informe del Subdirector técnico de Urbanismo de fecha **18/05/2020**, mediante el que se informa *“sin perjuicio del informe técnico al respecto de los SSTT de Planeamiento y Gestión, de la Concejalía de Desarrollo Sostenible y Huerta, y de la Concejalía de Fomento en lo que a infraestructuras respecta”*:

En el primer apartado PAT-ZAL, indica que “La previsión de ejecución de un gran complejo para una Estación Intermodal y Zona de Actividades Logísticas es de un gran interés tanto para el municipio como para una estrategia de desarrollo industrial regional. Su adecuada ubicación viene a complementar y redotar el mayor complejo industrial de la región, en torno a la Autovía MU-30, siendo contigua a los sectores ZG-SS4 1 y 2. La ordenación básica de los elementos estructurantes de la propuesta radica en las grandes infraestructuras viarias de conexión exterior:

Conexión viaria A-7

Conexión viaria MU-30

Conexión viaria a infraestructuras contiguas de Sangonera La Verde y Polígono Industrial a través del ZG SS4.

Conexión-Estación de Ferrocarril.

(...)” y termina añadiendo que se considera conveniente incluir en la Fase 1 (2021-2013) una serie de actuaciones, así como determinar, en base al preceptivo informe del organismo aeronáutico militar, las condiciones que la proximidad al Aeródromo Militar de Sangonera conlleva.

En el apartado ORDENACIÓN PORMENORIZADA se señala que “La propuesta





(...) y la Memoria del Programa de Ordenación Territorial incluye la ordenación pormenorizada del denominado Sector 1.

La ordenación de la primera ZAL de la Región en un entorno industrial es una oportunidad de aplicación de criterios de sostenibilidad y recuperación ambiental de territorios degradados o actualmente abandonados, incluyendo consideraciones de calidad paisajística con una mayor presencia de arbolado viario.

El Ayuntamiento de Murcia aprobó, con fecha 29 de junio de 2018, la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático del Municipio de Murcia 2030, y el Plan de Acción 2030, y la Estrategia de Mitigación, aprobada el 8 de marzo de 2019. (...). Estas Estrategias, de gran relevancia ambiental, conllevan la necesidad de actuaciones en el sentido de propiciar el arbolado viario, las masas forestales, aumentar la capacidad de infiltración de aguas en el subsuelo,... previendo la inclusión preceptiva en el proyecto de urbanización de diseños y soluciones constructivas y que lo posibiliten y favorezca.”

A continuación, se relacionan una serie de observaciones para propiciar la consecución de lo establecido en las referidas Estrategias.

También indica que “No se aporta estudio de tráfico y aforos que justifique el diseño y dimensiones de estas vías de circulación, detectando un exceso de dimensión de las vías transversales: 4,5 y6, que no prevén tampoco el acceso a las parcelas.”

A continuación el apartado de NORMAS DE EDIFICACIÓN, en el que pone de manifiesto la indefinición en el establecimiento de la altura máxima con la única limitación de la servidumbre aeronáutica, que no se prevén casetas de control de acceso a las parcelas anexas al cerramiento, y que no se establecen en el PAT criterios específicos de medición de parámetros. El último apartado es el de APORTACIÓN MUNICIPAL donde trata cuestiones de costes totales de ejecución de equipamientos y prestación de servicios, añadiendo al final que el informe es complementario al emitido por los Servicios de Planeamiento y Gestión.

5) Informe del Servicio Técnico de Planeamiento Urbanístico de fecha **16/06/2020**. El informe presenta varios apartados:

1. Antecedentes. Objeto del Programa de Actuación Territorial. Previsiones y Desarrollo del Plan General. En el que se reseña que “El PAT debe incluir plano de superposición con el Plan General para comprobar las afecciones, cuantificar con precisión las clases, zonas y sectores de suelo que desarrolla y poder comparar con la ordenación vigente. Asimismo, debe definir como resultan los sectores de suelo urbanizable y sus sistemas generales adscritos (art.119 LOTURM) tras deducir el suelo de esta clase que se programa, dado que va a suponer una importante modificación de la sectorización vigente.” Y que “La ausencia de justificación urbanística o territorial específica sobre la exclusión de sistemas generales adscritos a sectores que se desarrollan, podría entenderse como que el PAT altera previsiones de las DPOTSI.”
2. Ordenación General-Zonificación Global: donde se reseña que “Debe acompañar planos de inundabilidad, y de cualquier otra afección del territorio, como





planos de información. El PAT debe concretar los condicionantes por inundabilidad para el desarrollo del Sector 2 que delimita. También debe prever las medidas y obras para resolver la afección por inundabilidad del resto de suelo urbanizable en el área (ZG-SS6, ZG-SS7 y ZG-SS8) o, como instrumento de ordenación territorial, plantear una desclasificación de suelo por tal motivo. Máxime teniendo en cuenta lo puesto de manifiesto en los informes y estudios elaborados y lo dispuesto en el artículo 41.2 DPOTSI. Como medida para reducir el riesgo de inundación, el Ayuntamiento propuso a la CHS establecer normativamente en el PGRI que toda edificación en zona inundable derivada de una actuación de nueva urbanización debía disponer la rasante de planta baja a nivel +1,00 m sobre la rasante de calle, salvo indicación contraria en el Estudio de Inundabilidad.”

3. Ordenación Urbanística detallada. Sector 1. En el que se reseña *“Debe utilizar la nomenclatura del Plan General para cada zona, añadiendo el subíndice que corresponda (EV zona verde, EW mejora ambiental, DE equipamientos, TR servicios,...) La zona verde ZV1 y área de mejora ambiental MA1 que conforman la banda de espacio libre junto al Río Guadalentín, quedan totalmente aisladas por las instalaciones ferroviarias que constituyen una barrera al uso de esparcimiento y recreo al aire libre por los usuarios del sector. Debe plantear o justificar las conexiones. El uso de balsas de laminación o laguna de retención no está permitido en zonas verdes EV.”*
4. Alineaciones y red viaria. En el que se reseña que *“Las aceras de 2 metros no permiten una anchura libre de paso mayor a 1,80 m en los puntos donde se coloquen señales de tráfico o báculos de alumbrado público (Orden VIV/561/2010). Las plazas de aparcamiento han de tener 5 m de longitud para que sean funcionalmente adecuadas.”*
5. Redes de Infraestructura: en el que se reseña que *“La conexión exterior de la LAAT 132 kv supone la necesidad de revisar el Plan Parcial ZG-SS-4-2 contiguo aprobado definitivamente.”*
6. Normas urbanísticas: en el que se reseña que *“Dada la ordenación de cuatro grandes manzanas, debe fijar (art.139.3 LOTURM) el porcentaje de edificabilidad que los Estudios de Detalle podrán redistribuir entre las parcelas edificables. Las normas deben recoger, en las áreas que procedan, las limitaciones y condiciones a la edificación derivadas del art. 14 bis del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, especialmente en sótanos. La actual regulación de sótanos y semisótanos aparenta contradicción. Las normas de espacios libres deben adaptarse a la Ordenanza Municipal de Zonas Verdes y Arbolado Viario. La superficie de entreplantas debe incluirse en la edificabilidad computable (normas PG). Debe definir las condiciones de cerramiento de parcela.”*
7. Ejecución del programa. En el que se indica que *“Plantea la ejecución del Programa por expropiación excepto el sector 2 cuyo Plan Parcial determinará el sistema de actuación.”* Y que *“Plantea la conservación de las obras de urbanización mediante Entidad Urbanística de Conservación.”*





8. Evaluación Económica. En el que se reseña que “*El Plan General prevé la obtención de los suelos GG-SS5, GG-SS6, GG-SS7 y GG-SS8 por adscripción a los sectores de suelo que corresponden. EL hecho de que el PAT no los haya incluido en su actuación, va a suponer que el Ayuntamiento tenga que efectuar dicha obtención por adscripción a otros sectores de suelo urbanizable (lo que requiere una revisión o modificación estructural del Plan General) o por expropiación con el consiguiente impacto sobre la Hacienda Municipal.*”
9. Conclusiones: “*Este informe se emite a efectos técnicos de planeamiento urbanístico en relación con el Plan General Municipal de Ordenación de Murcia.*”
- 6) Informe de **04/06/2020** de Aguas de Murcia dirigido al Ayuntamiento de Murcia.
- 7) Oficio de **11/06/2020** de Aguas de Murcia dirigido al Ayuntamiento de Murcia y al que se adjunta el “*escrito enviado a la Dirección General de Territorio y Arquitectura (...) con motivo de la Información Pública del Programa (...), en la Pedanía de Sangonera La Seca del Término Municipal de Murcia, sobre las afecciones de las redes de abastecimiento, saneamiento y riego de titularidad municipal que gestiona EMUASA existentes en la zona, de lo cual informamos a los efectos oportunos.*” de la misma fecha. En ese escrito se señalan los siguientes extremos:
- “
- *Se ha emitido un informe de redes adjunto al presente escrito en al ANEXO I. INFORME DE REDES 2020-AT-000201, donde se muestra la posición aproximada de las redes en nuestra cartografía, siendo necesaria la toma de medidas en campo para definir con exactitud su posición (...).*
 - *(...) podrán verse afectadas diversas redes hidráulicas de titularidad municipal gestionadas por parte de EMUASA. Entre ellas tuberías de abastecimiento, saneamiento y riego, correspondiendo algunas de ellas a redes principales de distribución de agua potable que abastecen a grandes sectores hidráulicos de las pedanías de la zona, así como tuberías secundarias de suministro. También se encontrarían afectados colectores de la red de saneamiento que evacúan el agua de cuencas de saneamiento relacionadas con los núcleos de población del ámbito de actuación. (...).*
 - *Además de las afecciones a redes hidráulicas de EMUASA, se encuentran afectadas redes de otros organismos públicos correspondientes a redes de impulsión que trasiegan agua residual hacia de la EDAR de Alcantarilla, por lo que se deberá contactar con el Excmo. Ayuntamiento de Alcantarilla para proceder a la salvaguarda y desvío de estas tuberías si procede.(...).*
 - *Resulta esencial salvaguardar las infraestructuras hidráulicas afectadas, ya que proporcionan servicio de abastecimiento, saneamiento y riego a grandes núcleos de población de las Pedanías del Término Municipal de Murcia en el ámbito de posible actuación.*
 - *Se plantea necesaria la presentación de un “Proyecto de Reposición de Redes” en relación con las conducciones de abastecimiento, saneamiento y riego afectadas. (...).*
- Continúa el informe con condicionantes y requisitos a cumplir por el Proyecto de Reposición de Redes, así como otras cuestiones relativas a los entronques de





abastecimiento, las anulaciones de redes, gestión completa de acometidas afectadas y entronques de saneamiento, que aparecen relacionadas en el apartado 3.6 de este informe técnico.

Por último indica este organismo que:

“

- *Consideramos que podría ser de utilidad la Guía Básica de Instalaciones de Abastecimiento y Saneamiento disponible en nuestra página web (www.emuasa.es), donde se pueden encontrar croquis normalizados de detalles de instalación de conducciones (zanjas tipo, pozos para válvulas, ventosas o descargas, etc.).*
- *También le indicamos que nos encontramos a disposición de los proyectistas para aclarar cualquier duda (...).*”

2.22 AYUNTAMIENTO DE ALCANTARILLA

- Informe técnico de **21/02/2017** para la elaboración del documento de alcance. En su apartado 6. Conclusión señala

“En consecuencia con todo lo expuesto, se concluye que, debido a la severidad de los impactos generados en el casco urbano de Alcantarilla por la alternativa seleccionada, en el supuesto de que, a pesar de las consideraciones efectuadas, se mantenga dicha alternativa, se considera inadmisibles la implantación de la misma sin incluir la ejecución simultánea del tercer carril ferroviario previsto, la conexión de la alta velocidad Murcia-Cartagena y la variante de la línea Chinchilla-Cartagena, mediante una actuación conjunta, que garantice la integración urbana de la totalidad de las infraestructuras ferroviarias en el término municipal de Alcantarilla, recogiendo todos los requerimientos planteados, a partir del desarrollo de la alternativa 2 del tramo 2 del “Estudio informativo de la conexión de alta velocidad Murcia-Cartagena” redactado en julio de 2012.”

- Informe técnico adjunto a oficio de fecha **13/12/2018**. En el apartado 2 del mismo se indica que *“(…) hay que indicar que la mayor parte de los comentarios y sugerencias recogidos en el informe remitido el pasado 30 de mayo de 2017, se referían a afecciones e impactos generados por el referido tercer carril ferroviario, por lo que las mismas han resultado atendidas.”* El apartado 3 es el Análisis del Estudio Ambiental Estratégico, respecto de lo que manifiesta:

“(…)Puesto que la actuación propuesta contribuirá a incrementar sensiblemente los niveles de emisiones, tanto por parte de focos fijos (emisiones industriales) como por focos móviles (tráfico rodado y ferrocarril), se requiere elaborar un plan de actuación específico al respecto, en el que se detallan las medidas preventivas y correctoras concretas que deben implantarse, para que en la fase de explotación, no solo se mantengan los actuales niveles de emisión, sino que éstos se reduzcan, en el ámbito de las actuales políticas medioambientales. (...) Como se indica en el apartado anterior, el complejo desarrollado por el proyecto objeto del presente informe, va a contribuir a incrementar sensiblemente los niveles de emisiones, lo que afectará tanto a la contaminación atmosférica como a la odorífera, por lo que se insiste en la necesidad de elaborar un plan de actuación específico al respecto.(…) Por último, en relación a la contaminación sonora, se considera imprescindible elaborar un estudio específico de ruidos, en el que se tenga en cuenta la incidencia del incremento del tráfico, tanto viario como ferroviario, en toda el área





de influencia que se va a ver afectada por dicho incremento y se proponga la adopción de las medidas correctoras necesarias, que, a su vez, se integren adecuadamente en el entorno urbano.”

Su apartado 6 Conclusión señala: *“En consecuencia con todo ello, se solicita que sean tenidas en cuenta las consideraciones efectuadas, encaminadas a contribuir a la necesaria reducción de los niveles actuales de contaminación atmosférica, odorífera y sonora, en especial en fase de explotación, neutralizando las emisiones previstas de los sectores logístico y agroalimentario proyectados, en la línea de las actuales políticas medioambientales de reducción de emisiones para la mitigación del cambio climático.”*

2.23 ALEGACIONES DE D. JUAN FRANCISCO MURCIA GONZÁLEZ:

- Escrito de fecha **14/12/2018**, en el que expone varias circunstancias:

“ (...)

No parece lo más prudente que la Administración Pública plantee un desarrollo urbanístico en una zona en la que existe un riesgo de inundación que el propio Estudio Ambiental Establece como Peligroso, situación que no sólo preocupa a los propietarios linderos del ámbito del suelo objeto de este Programa de Actuación Territorial (como es el caso de quien suscribe), sino que en general, provocará mayores problemas de inundabilidad de toda la zona y entorno del esa área geográfica, sin que el Programa haya previsto soluciones concretas que eviten y garanticen inundabilidad alguna, ya que ejecutar la urbanización elevando las rasantes de viales y parcelas puede que minimice en algún modo la inundabilidad de la zona tratada, pero sin la menor duda aumenta exponencialmente el riesgo de inundabilidad de los suelos y propiedades contiguas y próximas.

(...)

Si bien se indican algunas fuentes de suministro, no se aportan los documentos y/o autorizaciones que las Administraciones y Organismos que los han de dotar que garanticen esos recursos hídricos, y teniendo en cuenta la escasez de estos recursos en la Región de Murcia, consideramos que es del todo imprescindible y necesario que los mismos queden garantizados documentalmente en este Programa de Actuación Territorial.

(...)

La Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias insiste en el riesgo de inundaciones, así como en los Sísmicos y de Accidentes Químicos, por lo que la Administración Regional debería replantearse la idoneidad de esta localización y ubicación.

(...)

Es preceptivo que el estudio sobre el impacto del Patrimonio Cultural esté realizado en su totalidad de manera previa a la aprobación inicial de la Evaluación Ambiental Estratégica, y que sus resultados se publiquen con información pública, y período de alegaciones, en la fase de exposición pública que nos ocupa.

(...) resulta del todo imprescindible el informe del Ministerio de Fomento a través de Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia (...).

Claramente el artículo 25 del Real Decreto Legislativo 07/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, así como el artículo 199 de la Ley 13/2015 de la Región de Murcia (LOTOMUR), indican que la información pública ha de





ser completa, no parcial, comprendiendo todos y cada uno de los documentos, informes sectoriales, así como cualquier otro documento preceptivo que se integre en el proyecto que se tramita (...)

Por todo lo expuesto, (...) y en consecuencia se proceda a una nueva aprobación inicial del Programa de Actuación Territorial de ña Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood), en la que figure la plena totalidad de todos y cada uno de los documentos, informes sectoriales, así como cualquier otro documento preceptivo, y se someta a nueva información pública y fase de alegaciones, sugerencias y observaciones, por el plazo de dos meses, pues así procede y es de hacer en justicia (...).”

- Escrito de fecha **19/06/2020**:

“Que en aras a la mayor brevedad posible de este escrito, se reitera de manera genérica en las alegaciones formuladas contra la aprobación inicial del PAT, si bien más adelante nos referiremos con mayor concreción a alguna de ellas.

Que conforme se indica en la propia publicación del BORM se han producido modificaciones substanciales en el PAT (...) por lo que para mantener las garantías necesarias de todos los ciudadanos, así como de las Administraciones, Organismos Públicos e interesados en general, se ha de llevar a cabo nueva APROBACIÓN INICIAL que garantice todos los derechos establecidos en las distintas legislaciones, ello, por cuando, entre otras cuestiones, conforme indicamos en nuestro anterior escrito, en la fase de aprobación inicial de 16 de octubre de 2018, no obraba en el expediente toda la documentación e información necesaria y exigible, para poder ser estudiada y analizada, (...)

(...) Condición que no se ha cumplido en el trámite de aprobación provisional que nos ocupa, por cuanto no se ha resuelto en modo alguna la alegación presentada por quien suscribe, con fecha 14 de diciembre de 2018 (...).

No figura informe del Ministerio de Fomento a través de la Demarcación de Carreteras del Estado de Murcia,(...).

Se reitera nuevamente lo indicado en el anterior escrito, relativo a la documentación que ha de figurar en la aprobación inicial del PAT (...).

En cuanto al contenido del texto de aprobación provisional del Estudio Ambiental Estratégico del PAT, hemos de indicar que recoge de manera resumida las alegaciones formuladas por las distintas Consejerías de la CARM (...), no así las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Alcantarilla, donde solo figuran las respuestas del equipo redactor, por lo que por un lado no se expone a información pública la documentación mínima y necesaria, y por otro, se limita la posibilidad de que cualquier ciudadano pueda evaluar tanto las alegaciones del Ayuntamiento de Alcantarilla, como las soluciones que se plantean a las mismas por el equipo redactor, motivo añadido a la improcedencia de la aprobación provisional que se plantea del PAT.

(...) se proceda a una nueva aprobación inicial (...).”

2.24 MOVIMIENTO CIUDADADNO (MC) DE CARTAGENA

En su escrito de fecha **12/06/2020**, el Presidente de MC Cartagena, solicita

“que por presentado este escrito y por evacuado el trámite de alegaciones, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia se acuerde como medida cautelar la suspensión de la tramitación del





“Programa de Actuación Territorial” de la ZAL de Murcia, con la finalidad de poder estudiar la supuesta necesidad, oportunidad, validez, eficiencia y conveniencia económica, empresarial, logística y estratégica de la construcción de la ZAL de Murcia.

Que en todo caso se suspenda la tramitación de la ZAL de Murcia y cuantos estudios se efectúen tengan como base la viabilidad y preferencia de la ZAL de Cartagena en Los Camachos, un proyecto irrenunciable y prioritario cuyo impulso es urgente, dado que por lo aquí expuesto es la única de las dos cercana a un hinterland portuario, tal y como establece la normativa europea.”

2.25 COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE LA REGIÓN DE MURCIA (COAMU)

En el apartado Conclusiones de su escrito de alegaciones de fecha **02/06/2020**, se indica que:

*“Las observaciones y comentarios a los distintos documentos analizados se detallan como sigue.
1ª/ Entendemos que, dada la trascendencia pública de las actuaciones y las consecuencias que se derivan del procedimiento administrativo, resulta completamente necesario, no solo conocer los datos del autor o autores de los distintos documentos expuestos, sino también su titulación profesional habilitante.*

2ª/ Las modificaciones anunciadas en el PAT tras la participación ciudadana en la fase de exposición pública, tales como balsas de laminación, etc., no resuelven el problema de la inundabilidad de los terrenos ya que no están desarrolladas ni tratadas de manera conveniente en el propio PAT.

Dada la importancia del problema de la inundabilidad de los terrenos, entendemos que debería tener un tratamiento específico mucho más preciso dentro del PAT, que detallara los problemas existentes en las dos zonas (ZAL y MURCIA-MEDFOOD) y las soluciones pormenorizadas adoptadas en cada una de ellas.

La red de pluviales deja muchas incógnitas sin resolver (soluciones, vertido, etc.).

3ª/ Se debería actualizar, en la medida de lo posible y en los casos procedentes, el contenido de los informes y estudios que sustentan el PAT y sus documentos complementarios.

4ª/ Habría que incluir los informes técnicos que justifican las modificaciones introducidas al PAT como consecuencia del proceso de participación pública (inundabilidad entre otros), así como los que se considera que faltan (tráfico, transporte público, etc.).

5ª/ Faltan informes actualizados de las compañías de suministros (Iberdrola, Emuasa, Gas, Depuración, etc.) que garanticen los suministros de los diferentes servicios, así como otros informes, entre ellos el del Ministerio de Defensa, cuyo contenido a nuestro entender se considera trascendental.

6ª/ Se deben corregir determinadas contradicciones del PAT, y para que sirva como ejemplo, en algunas partes del documento, la delimitación del Sector 2 no es correcta y se confunden los límites con los del Sector 1 (ZAL Y MURCIA-FOOD).

7ª/El sistema previsto para la ordenación y desarrollo de la ZAL (partición en subparcelas y utilización de estudios de detalle con calles privadas) no parece ser el más adecuado. Se considera antifuncional por los problemas que se generan con su utilización.

8ª/Se deben corregir los documentos complementarios al PAT, en concreto, el Estudio de Impacto Territorial, para subsanar determinadas contradicciones existentes referentes al estudio de tráfico.





Por otro lado, se considera insuficiente el tratamiento dado a la inundabilidad de los terrenos en el Estudio de Impacto Territorial.

9ª/En cuanto a la elección de la naturalización como estrategia para incluir la actuación en el entorno mediante la utilización de zonas tampón al Norte y al Sur de la intervención, nos parece del todo insuficiente.

Tampoco parece estar bien resuelto, el impacto de toda la actuación desde un punto visual elevado, desde la Sierra de Carrascoy, Relojero, mirador de la Fuensanta, etc. .”

2.26 ASOCIACIÓN PARA LA CONSERVACIÓN DE LA HUERTA Y EL PATRIMONIO DE MURCIA (HUERMUR)

Mediante escrito de fecha **10/06/2020**, solicita “*Que en virtud de la legislación vigente se nos considere personados e interesados en todos los expedientes de referencia sobre la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood), se nos dé traslado de las actuaciones que se realicen en virtud de la legislación expuesta, y acceso electrónico a los mismos.*”

2.27 ALEGACIONES DE D. RAMÓN MORENO MESEGUER

En su escrito de fecha **29/12/2020** solicita “*Que se tenga en cuenta sin perjuicio alguno la modificación del ramal secundario del trazado de la terminal intermodal y zona de actividades logísticas de Murcia ZAL de Murcia Medfood, en concreto a la altura del polígono 85 parcela 96 de Sangonera La Seca por existencia de explotación agrícola productiva y por motivo de medio de vida.*”

Algunos de los organismos relacionados han realizado en sus respuestas cuestionamientos o consideraciones de carácter sectorial urbanístico, cuyo análisis y valoración quedan fuera del alcance de este informe, sin perjuicio de que se haya comprobado que en el informe de alegaciones y en el complementario a éste, lo que estos organismos han suscitado ha sido objeto de contestación por parte del promotor.

3 ANÁLISIS TÉCNICO DEL EXPEDIENTE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.

Se considera que el contenido del Estudio Ambiental Estratégico (EsAE), en términos generales y de estructura, tiene una calidad adecuada para llevar a cabo el análisis técnico objeto de este informe. En el EsAE se identifican, describen y analizan los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente derivados o que puedan derivarse de la aplicación del programa, con el fin de prevenir o corregir los efectos adversos sobre el medio ambiente de la aplicación del mismo, tal y como establece la LEA

Respecto a las alternativas que se muestran en el EsAE, todas ellas de localización de la plataforma intermodal y el complejo agroalimentario anejo, derivan del proceso de toma de decisiones en fases anteriores del ordenamiento territorial y/o planificación sectorial, aspecto que ha sido puesto de manifiesto en el EsAE (y en al PAT) en varios





apartados de su contenido, según establece la letra c) del punto 1 del artículo 20 Estudio Ambiental Estratégico de la LEA.

Además, se proponen en el mismo, medidas protectoras, correctoras y compensatorias, así como un Programa de Vigilancia Ambiental y Seguimiento.

Adicionalmente se plantean una serie de medidas que responden a circunstancias ambientales suscitadas durante el procedimiento de evaluación, y que se detallan en el apartado 3.6 del presente informe y que deberán igualmente incorporarse al Programa. A tenor de los pronunciamientos recabados, se consideran adecuadas las medidas planteadas y recogidas en el EsAE, por lo que también se dará traslado de estas medidas al documento de aprobación definitivo del PAT (siempre y cuando no se opongán a las contenidas en el apartado 3.6 antes referido).

El Programa de Vigilancia Ambiental y Seguimiento permitirá realizar un seguimiento de la adecuada aplicación de las medidas preventivas y correctoras durante el desarrollo y ejecución de las actuaciones que concreta y programa el PAT. En la aprobación del PAT se incluirá el Programa de Vigilancia Ambiental y Seguimiento que se establece en el EsAE, completado con las prescripciones establecidas en el apartado 3.6 del presente informe.

A la vista de la documentación aportada por el órgano sustantivo y en relación a la adecuación del EsAE al Documento de Alcance, en el informe de la DG de Movilidad y Litoral de fecha 25/02/2021 se indica que “(...) *en el Documento Resumen que se adjunta se identifican las incidencias planteadas y cómo han sido resueltas.*” haciendo referencia también ese mismo informe a cada uno de los extremos observados en relación a la adecuación al Documento de Alcance que se habían puesto de manifiesto en el informe de este Servicio de Información e Integración Ambiental de fecha 05/02/2021.

Respecto a los trámites de información pública y consultas, se puede observar en la Tabla de las páginas 7, 8 y 9 de este informe que aparentemente, no en todas las fases se ha consultado a los mismos organismos o personas interesadas. No se tiene la certeza de los organismos o personas interesadas consultadas en la aprobación inicial del Programa dado que el *Informe sobre los cambios realizados y las alegaciones e informes recibidos en el período de exposición pública de la Aprobación Inicial del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de actividades Logísticas de Murcia (ZAL de Murcia-Medfood)* de fecha 11/03/2020 elaborado por la Dirección General de Movilidad y Litoral no incluye un listado de los consultados, pero si una relación de los informes sectoriales recibidos.

Respecto de las consultas de la Aprobación provisional, en el *Informe de Alegaciones de la fase de exposición pública de la aprobación provisional del programa de actuación territorial de la terminal intermodal y zona de actividades logísticas de Murcia* de fecha 28/10/2020 si se relacionan las consultas a los organismos, ya sea de la CARM o de





otras administraciones, así como los trámites de audiencia llevados a cabo y también las alegaciones recibidas (excepto la que se registró fuera de plazo), no incluyéndose entre esa relación las consultas a la Asociación Ecologistas en Acción ni a la Asociación Naturalistas del Sureste (ANSE). En el *Informe complementario de alegaciones* al referido antes, de fecha 25/02/2021 y elaborado por el promotor, se señala que estas dos asociaciones fueron consultadas, sin que se hubiera obtenido respuesta por su parte.

No obstante todas las circunstancias descritas en dos los párrafos anteriores, se considera que, de forma global, con todos los pronunciamientos recabados e incluidos en el expediente íntegro de evaluación ambiental estratégica, se dispone de los elementos de juicio suficientes para realizar la evaluación ambiental estratégica, por lo que no se estima necesario requerir al órgano promotor información adicional ni solicitar ningún otro informe sectorial a las Administraciones Públicas afectadas.

A partir del contenido del EsAE, y teniendo en cuenta el resultado de las consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, se han podido deducir los efectos esperados del Programa sobre los diferentes factores objeto de evaluación ambiental, y proponer las medidas más adecuadas para su prevención, corrección o compensación, así como sus respectivos seguimientos.

La información contenida en los siguientes apartados está extraída de la documentación aportada en último lugar por el órgano sustantivo, con fechas 01/03/2021 y 26/03/2021, elaboradas en **febrero y marzo de 2021** y denominada, en su conjunto, como **V4** en la Tabla inicial de este informe así como en referencias posteriores dentro del mismo.

Los estudios y documentos ambientales identifican a sus autores, indicando su titulación y profesión regulada, y consta fecha de conclusión, y firma de los mismos. Los autores de la citada documentación serán responsables del contenido y fiabilidad de los referidos estudios y documentos, según lo establecido en el artículo 16 de la LEA.

3.1 JUSTIFICACIÓN, OBJETIVOS Y DETERMINACIONES GENERALES DEL PAT-ZAL (MURCIA-MEDFOOD).

Según se indica en la página 4 del EsAE y también en la 31 del PAT, *“La formulación de un Programa de Actuación Territorial queda justificada por su incidencia en el territorio debido al número, naturaleza y magnitud de las actuaciones que contempla, por la necesidad de establecer compromisos económicos entre las distintas administraciones y organismos para su adecuado desarrollo, así como el señalamiento de plazos y calendario de las distintas obras y proyectos a realizar de cara, entre otros motivos, a su inclusión y programación presupuestaria por parte de las distintas administraciones involucradas.*

El PAT de la ZAL de Murcia es una intervención necesaria para integrar el nodo logístico y el complejo agroalimentario proyectados en el ámbito territorial de la actuación.”





El PAT, en su página 2 indica a su vez que *“La formulación del presente Programa de Actuación Territorial responde a la necesidad de integrar un nodo logístico en el Área de Murcia, resolviendo la implantación en el territorio y adecuando los usos específicos a las nuevas potencialidades que ofrece la actividad logística.*

(...)

(...) para lograr su adecuada inserción territorial, compatibilizar las inversiones en infraestructuras y coordinar las actuaciones urbanísticas conforme a las previsiones de el Plan General de Murcia, resulta imprescindible la elaboración de un instrumento de ordenación territorial, que coordine e impulse ambas intervenciones en el marco estratégico regional en que se plantean.”

Las intervenciones a las que se refiere el párrafo anterior son la *“Plataforma Logística Intermodal (ZAL de Murcia)”* y el *“Complejo Industrial Agroalimentario (MEEDFOOD)”*.

Insiste en este sentido el PAT en el texto de su página 31, donde se indica que *“Como consecuencia de las sinergias mutuas funcionales y operativas entre la ZAL y MEDFOOD, y la continuidad física en el territorio ocupado por ambas actuaciones, y dadas las necesidades de integrar ambas actuaciones de forma coordinada en la estructura territorial y atendiendo a la mayor eficiencia de en posibles inversiones de beneficio común, se toma la decisión de elaborar un Programa de Actuación Territorial que abarque la ZAL de Murcia y el Complejo MEDFOOD, si bien como actuaciones de distinta naturaleza en cuanto a promoción y gestión, que se desarrollarán de forma diferenciada. (...), además de que “Este instrumento coordinará las actuaciones urbanísticas y las inversiones en infraestructuras necesarias para desarrollar una oferta de suelo logístico y la implantación de una Terminal ferroviaria de mercancías que favorezcan la concentración de cargas y la interconexión de los modos de transporte en el Área de Murcia. (...). En concreto las tareas que se desarrollarán son:*

- *Coordinación territorial y urbanística.*
- *Programación coordinada de inversiones públicas y privadas.*
- *Establecimiento de un calendario exhaustivo de desarrollo de proyectos y obras.*
- *Fijación de compromisos presupuestarios de los organismos y entidades que han de participar.*
- *Desarrollo de acuerdos y convenios para la colaboración público-privada, que hagan viable la ejecución de la actuación.”*

Según se indica en el texto del PAT, concretamente en su página 20, *“La Terminal Intermodal y ZAL de Murcia en su conjunto integran la Plataforma Logística Intermodal de Murcia, que tiene como objetivos principales la integración e interconexión de los modos de transporte, suprimir el cuello de botella de las instalaciones ferroviarias actuales, y potenciar el desarrollo logístico y la prestación generalizada de servicios Intermodales en la Región.*

(...) En consecuencia, los objetivos del Programa de Actuación Territorial de la ZAL de Murcia responden a las necesidades detectadas y cuantificadas de suelo logístico y de





prestación de servicios Intermodales en la Región, imprescindibles para potenciar el transporte ferroviario y el desarrollo de la actividad logística, (...).”

Respecto del complejo Agroalimentario MEDFOOD, según la página 6 del EsAE “(...) viene a satisfacer las siguientes necesidades:

- *Un Sector Agroalimentario Estratégico en la economía regional con un gran efecto dinamizador, motor en la generación de riqueza y empleos directos e inducidos.*
- *Relocalización de Empresas en ubicaciones actuales inviables e ineficientes.*
- *Renovación Tecnológica y Mejora de la Competitividad del sector.”*

En el apartado 2.5.1. Determinaciones del Programa de Actuación Territorial del EsAE (página7 del mismo y 37 del PAT) se indica que “De acuerdo a los criterios de delimitación territorial y funcional indicados anteriormente, la ordenación propuesta para el suelo logístico-industrial del ámbito se articula en dos sectores:

- 1) *Sector 1, que corresponde a la ZAL de Murcia, destinado a la implantación de empresas de logística y transporte y directamente vinculado con la Terminal Intermodal Ferroviaria y a la dotación de servicios logísticos a las empresas industriales del ámbito. Engloba el sector ZG-SS5 y parte del sector ZG-SS6. El sector limita al Norte con terrenos pertenecientes a la Base Militar de Alcantarilla y al Sur con el Río Guadalentín (Reguerón). Como soporte de la ordenación se establecen, actuando como frontera de los límites indicados, áreas de mejora ambiental y protección, para que medioambiental y paisajísticamente queden aislados y protegidos los futuros desarrollos. Al Este, el sector limita con el sector ZG-SS4 con plan parcial aprobado y ejecutado solo al norte de la ordenación, mediante el vial de borde de sistema general GG-SS4 también ejecutado, al menos en parte de su sección, hasta la conexión con la Variante de San Ginés-Sangonera. Se indica en el EsAE (y en el PAT) que en virtud de las atribuciones que la LOTURM otorga al PAT, éste ordena pormenorizadamente los terrenos del Sector 1, de manera que su posterior desarrollo pueda realizarse con la elaboración de los correspondientes instrumentos de gestión y proyectos de urbanización.*
- 2) *Sector 2, correspondiente al complejo agroalimentario MEDFOOD, destinado a la implantación de empresas industriales agroalimentarias, así como empresas auxiliares. Se corresponde con parte de los sectores ZGSS7 y ZG-SS6.*

El sector limita al Norte con el resto de los sectores ZG-SS6 y ZG-SS7, caracterizado por suelos de campo con edificación dispersa y al Sur con el Río Guadalentín (Reguerón). Como soporte de la ordenación se establecen, actuando como frontera de los límites indicados, áreas de mejora ambiental y protección, para que medioambiental y paisajísticamente queden aislados y protegidos los futuros desarrollos.





Al Este el sector limita con el sector 1 correspondiente a la ZAL y por el Oeste con el pasillo exterior de infraestructuras que lo separa de terrenos de campo clasificados como suelo no urbanizable”

En relación a estos sectores, se indica en la página 41 del PAT que *“El Programa de Actuación Territorial delimita los sectores de la ZAL de Murcia y su Terminal Intermodal (sector 1) y MEDFOOD (Sector 2) y establece las condiciones para su desarrollo, determina los sistemas generales, indicando su adscripción en cada caso, las conexiones con las redes generales de servicios y además ordena pormenorizadamente el sector 1 correspondiente a la ZAL de Murcia.”*

En el apartado 2.2. **Principales Actuaciones** contempladas en el EsAE (página 4 y 31 del PAT) se indican las siguientes:

- La nueva Zona de Actividades Logísticas y Terminal Intermodal Logística de Murcia, de apoyo a los sectores exportadores e importadores de la Región y fortalecimiento del sector de la logística y transporte murciano, con acceso a servicios logísticos avanzados e intermodales en un espacio central con buena accesibilidad a los mercados y excelente dotación de infraestructuras.
- El proyecto MED FOOD, de apoyo al sector agroalimentario y que tiene como principales objetivos la mejora de la competitividad de las empresas del sector (ahorros por utilities compartidas y amplia dotación de servicios de logística y transporte), facilitar la relocalización de empresas ubicadas en el casco urbano, ayuda a la renovación tecnológica, así como, crear un espacio de dotación de servicios de innovación dirigido a las empresas agroalimentarias.
- Infraestructuras viarias y ferroviarias que garanticen la conectividad y funcionalidad de la ZAL y del Complejo Agroalimentario, e infraestructuras básicas que garanticen los servicios urbanísticos

En la página 7 del EsAE y 38 del PAT se señala que la articulación de la ordenación hace necesario el establecimiento de distintos sistemas generales que quedan integrados en el ámbito territorial y funcional de la actuación, y que son los siguientes:

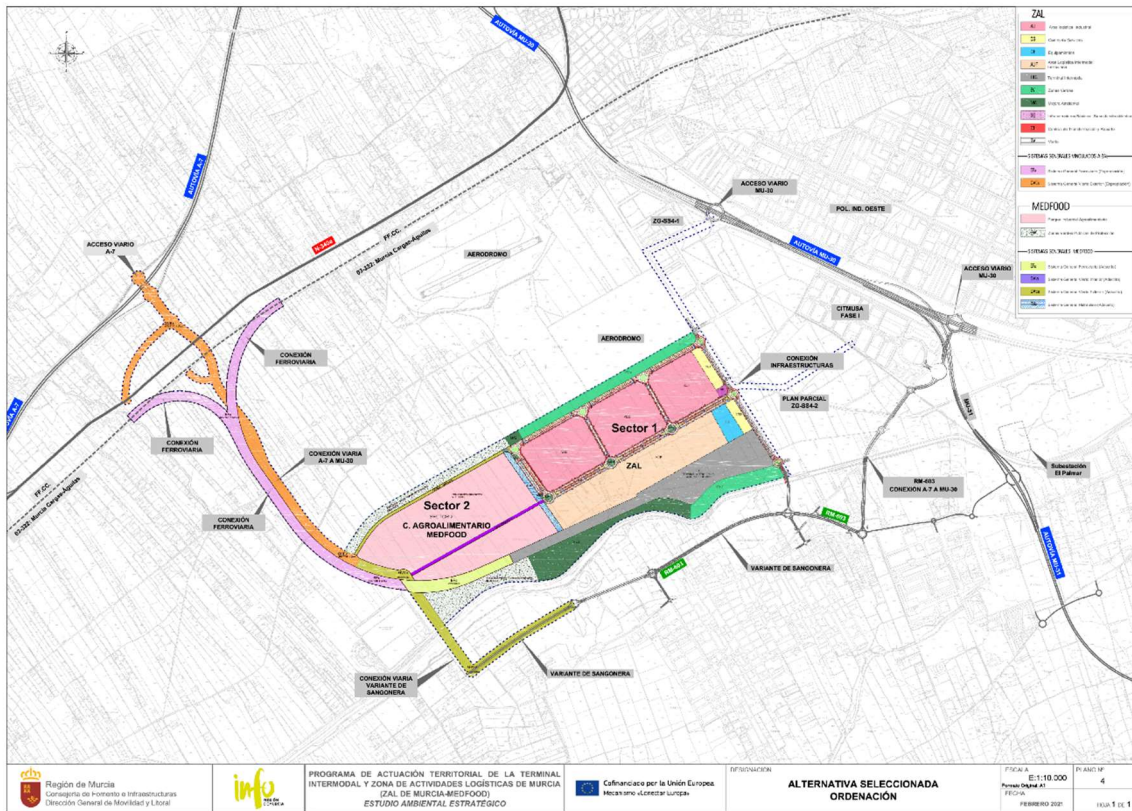
Sistema General Viario (GV)	GVE Sistema General Viario Exterior	Vial exterior de circunvalación parcial del ámbito por la zona Oeste y Sur y que conecta la autovía A-7 con la ZAL, la variante de Sangonera (Variante de la RM-602) y a través del vial de borde del sistema general GG-SS4, ya ejecutado, con la autovía MU-30.
	GVI Sistema General Viario Interior	Adscrito al Sector MEDFOOD. Vial interior de comunicación entre los sectores, que con las conexiones al SGVE completa los accesos de la red de alta capacidad al PAT.
Sistema General Ferroviario (EF)	Enlace con la Red General y acceso a Terminal	Tramo de 4,6 km que enlaza con la línea existente, teniendo en cuenta las previsiones del ADIF para la llegada de la Alta Velocidad a Murcia, y que permite el acceso a la Terminal





	Intermodal (Ramal Este)	Intermodal. Se prevé su ejecución en vía única electrificada y ancho mixto (ibérico y UIC).
	Ramal Oeste	Para facilitar la maniobrabilidad y accesibilidad a la zona Oeste se prevé la ejecución de un ramal de conexión con el anterior de 1 km aproximadamente en vía única electrificada y ancho mixto (ibérico y UIC).
Sistema General de Infraestructuras Hidráulico (EH)		Espacio reservado para llevar a cabo las actuaciones previstas (canal) para mitigar los problemas de inundabilidad de la ZAL y MEDFOOD derivados de los desbordamientos del Río Guadalentín.
Sistema de espacios libres		Se establece una reserva de algo más del 20% de las superficies de los sectores destinadas a espacios libres y usos de protección y mejora ambiental.

A continuación se muestra el Plano nº4 del EsAE *Alternativa Seleccionada Ordenación* (febrero 2021):



En las siguientes imágenes se muestran las superficies asociadas al PAT-ZAL Murcia-Medfood (página 8 del EsAE y 38 del PAT-ZAL):

10/05/2021 14:59:37
 MARIN ARNALDOS, FRANCISCO
 Esto es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación (CSV) CARM-amb2790-h18f-ed6f-6ea9-0050569b34e7





SUPERFICIES (m ²) PAT ZAL MURCIA MEDFOOD	
SECTOR 1 - ZAL	1.740.598,41
SECTOR 2 - MEDFOOD	898.743,21
SG VIARIO INTERIOR	21.563,87
SG FERROVIARIO	313.958,51
SG VIARIO EXTERIOR	397.134,29
SG INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA	25.261,47
TOTAL AMBITO PAT	3.397.259,76

SISTEMA GENERAL	Superficie (m ²)
GVEx (Sistema General Viario Exterior a obtener por expropiación)	231.647,35
GVEa (Sistema General Viario Exterior adscrito a MEDFOOD)	165.486,94
TOTAL GVE (Sistema General Viario Exterior)	397.134,29
EFx (Sistema General Ferroviario a obtener por expropiación)	251.822,47
EFa (Sistema General Ferroviario adscrito a MEDFOOD)	62.136,04
TOTAL EF (Sistema General Ferroviario)	313.958,51
GVia (Sistema General Viario Interior adscrito a MEDFOOD)	21.563,87
EHa (Sistema General Hidráulico adscrito)	25.261,47
TOTAL SISTEMAS GENERALES	757.918,14

3.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN.

Según se indica en la página 2 del PAT, “La Estrategia del Sector del Transporte y la Logística de la Región de Murcia y el Plan de Nodos Logísticos formulado por la Comunidad Autónoma han identificado el ámbito oeste de Murcia como una de las posibles opciones para la implantación de una Plataforma Logística Intermodal (ZAL de Murcia) de carácter estratégico suprarregional por su buena situación con respecto a la red viaria y ferroviaria, especialmente con las previsiones para el Corredor Mediterráneo de mercancías establecidas en la Red Transeuropea de Transportes, las sinergias con el principal polo industrial de la Región, y las alternativas contempladas en el Protocolo de colaboración suscrito con el Ministerio de Fomento, para el desarrollo de terminales intermodales vinculadas a nodos logísticos.

Las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial (DPOTSI) aprobadas por el decreto 102/2006 de 8 de junio, definen el CAEDI Murcia-Alcantarilla, donde se implanta la Plataforma, como Actuación Estratégica Regional y como complejo multifuncional de gran proyección a corto, medio y largo plazo con el objetivo de “estructurar a escala territorial la nueva oferta de suelo en el área oeste de Murcia, así como la creación y delimitación de reservas a medio y largo plazo”.

En el anexo V de las mismas Directrices, se recogen como reservas estratégicas los suelos en el entorno del CAEDI que han sido clasificados en el Plan General de Murcia y que se corresponden con los sectores de suelo urbanizable sectorizado pendientes de desarrollar ZG-SS5, ZG-SS6 Y ZG-SS7.

La implantación de un Complejo Industrial Agroalimentario (MEDFOOD) en este ámbito también es coherente con las previsiones de las Directrices, (...).”





Más adelante en el texto del PAT, en la página 32 (Apartado II.4.3. Coordinación territorial y urbanística se vuelve a incidir en que *“El Plan de Nodos Logísticos de la Región formulado por la Comunidad Autónoma, en correlación con la planificación nacional de terminales intermodales integradas en plataformas logísticas (PITVI 2012-2024; Estrategia Logística de España), y los trabajos para la selección de alternativas de emplazamiento en el marco del Protocolo suscrito con el Ministerio, han identificado el ámbito del CAEDI-Oeste de Murcia para la implantación de un Zona Logística Central en el Área de Murcia, por su buena situación con respecto a la red viaria y ferroviaria, especialmente por las previsiones de conexión al Corredor Mediterráneo de la RTE-T, y en relación con la proximidad al primer polo industrial regional.”*

Por otro lado, se indica en la página 29 del PAT que *“El INFO y los organismos y entidades intervinientes en el proceso de desarrollo del complejo agroalimentario MEDFOOD detectan como oportunidad estratégica para la mejora competitiva de las empresas del sector agroalimentario la relocalización del proyecto MEDFOOD en el ámbito del CAEDI-Oeste asignado a la Terminal Intermodal y ZAL Murcia. (...). De este modo, a las dos alternativas anteriores se incorpora como alternativa la ubicación de MEDFOOD en el ámbito del CAEDI y, tras su análisis, el emplazamiento adyacente a la ZAL es seleccionado (...).”*

En relación a la ordenación/planificación de carácter regional/municipal que confluye en el ámbito de estudio, en la página 111 del PAT se indica que *“El PAT ZAL de Murcia se configura, por tanto, como un instrumento de desarrollo de las previsiones que las DPOTSI establecen para este ámbito, y conforme a sus previsiones desarrolla el CAEDI-Oeste de Murcia para la implementación de la Terminal Intermodal y ZAL de Murcia, así como el Parque Agroalimentario MEDFOOD mediante las actuaciones urbanísticas e infraestructurales para su integración en la estructura territorial del área, coordinar las inversiones necesarias y establecer los instrumentos de promoción y gestión adecuados para la colaboración público-privada.*

Por tanto, el desarrollo de la ZAL de Murcia y el Complejo MEDFOOD a través del PAT se integra completamente en el Modelo Territorial de Suelo Industrial del Área Central de Murcia, y por tanto en la estrategia de desarrollo regional de actividades económicas en la zona.”

También se indica en la página 112 del mismo PAT que *“Por tanto, la actuación se integra fácilmente en la ordenación prevista en el Plan General de Murcia, con modificaciones no sustanciales, que son necesarias para adecuar los sectores a la nueva funcionalidad”.*

Respecto a las instalaciones de saneamiento, depuración y aguas pluviales existentes, en la página 82 del EsAE se indica *“En el vial que limita al este con la actuación, GG-SS4, discurre un colector municipal de Hormigón Armado Ø1800mm, que canaliza los vertidos hasta la depuradora Murcia Este, gestionada por la sociedad regional ESAMUR. Estas infraestructuras tienen capacidad suficiente para dar servicio a la actuación,*





teniendo en cuenta además que el antiguo Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente, a través de la Dirección General del Agua, ha licitado, el contrato de servicios para la redacción del anteproyecto y estudio de impacto ambiental de las obras de ampliación de la EDAR de Murcia-Este”

El II Plan de Saneamiento y Depuración de la Región de Murcia-Horizonte 2035 fue aprobado definitivamente por el Consejo de Gobierno mediante Decreto nº88/2020, de 6 de agosto (BORM 199, 28/08/2020); precisamente en relación al II Plan de Saneamiento y Depuración de la Región de Murcia, se indica en la página 35 del EsAE que “El desarrollo del PAT asumirá en su desarrollo las condiciones de este II Plan una vez sea aprobado definitivamente.”

La Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria puso de manifiesto el conflicto del PAT con la Planificación Ferroviaria que confluye en el área de estudio, concretamente entre las conexiones viarias a la futura ZAL y lo establecido en el Estudio Informativo de la Integración Urbana de la Línea Chinchilla - Cartagena en Alcantarilla y Javalí Nuevo (Murcia). Consecuencia de esta circunstancia, el ramal oriental o noreste de la conexión viaria de la ZAL de Murcia MedFood con la N-340 a ha sido eliminado.

Por el ámbito de aplicación discurren otras infraestructuras viarias, concretamente la autovía A-7 y la autovía MU-30, además de la citada N-340 a. Respecto a esta circunstancia, consta en el expediente informe favorable de la Demarcación de Carreteras en Murcia en lo referente a afección a la Red de Carreteras del Estado siempre que se cumplan unos condicionantes (que aparecen en el apartado 3.6 de este informe). Respecto a las carreteras de titularidad autonómica, la DG de Carreteras estima que “*no es organismo competente para determinar efectos negativos de carácter medioambiental, por lo que no es objeto de informe.*”

En relación a la capacidad de acogida del territorio, el Ayuntamiento de Alcantarilla, en su pronunciamiento de fecha 21/02/2017 puso de manifiesto las afecciones e impactos generados en el casco urbano del municipio por la instalación prevista de un tercer carril ferroviario entre la estación de Nonduermas y el desvío en Sangonera, para acceso a la misma, con una longitud de 5,3 km, y situado parte del mismo en el t.m. de Alcantarilla. Respecto a esta circunstancia, se lee en la página 91 del EsAE que “*se ha descartado la ejecución del tercer carril previsto en el pasillo ferroviario perteneciente al municipio de Alcantarilla, por lo que se elimina esta afección al paisaje urbano y el aumento en el efecto barrera existente.*” Como consecuencia de lo anterior, todo el ámbito del PAT se desarrolla en el término municipal de Murcia.

Por último señalar que la Dirección General de Fondos Agrarios y Desarrollo Rural indica en su informe que la actuación se ubica en el ámbito de la Comunidad de Regantes de Sangonera La Seca y que hay instalaciones que se ubican en parte en los terrenos afectados por la actuación que han sido objeto de una ayuda concedida a esa Comunidad de Regantes destinada a la redotación de su ámbito de riego con aguas





regeneradas. Una de las alegaciones recabadas está relacionada con esas circunstancias, si bien, dado que la naturaleza de las mismas no tiene carácter ambiental, no se analizan ni valoran en este informe técnico.

También indica ese departamento que en la zona de actuación existen las siguientes vías de comunicación correspondientes a diferentes caminos rurales (...): Camino C-I-1-13, Camino C-I-1-19, Camino C-I-1-17, C-I-1-15, C-I-1-13, C-I-1-5-6, C-I-1-9 y C-I-17.

Tal y como informa la CHS a fecha 30/05/2019, el ámbito del Programa de Acción Territorial se sitúa en parte en la zona de Policía (ZDP) del río Guadalentín, sin afectar al dominio público hidráulico (DPH); si bien, si afecta al dominio público hidráulico de un tramo del Río Nula, que ha sido deslindado y solicitada su desafectación según ha informado el organismo de cuenca.

3.3 ALTERNATIVAS PLANTEADAS.

En el apartado 9 del EsAE (página 120), *Resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas*, se describen "(...) las alternativas analizadas funcionalmente en el Plan de Nodos y en la separata del Protocolo de Colaboración para el emplazamiento de la ZAL y del área adyacente de MEDFOOD, con la valoración realizada respecto a los factores críticos de selección y de la optimización del mayor número de ellos.

Como se ha referido con anterioridad para el emplazamiento de la ZAL y MEDFOOD, se tuvieron en cuenta los siguientes criterios de selección:

- Centralidad: Proximidad a centros industriales y de consumo, y áreas de concentración logística.
- Clasificación de suelo
- Dimensiones
- Accesibilidad viaria.
- Conectividad ferroviaria
- Operatividad de la Terminal Intermodal
- Gestionabilidad del suelo
- Afeción ambiental

Con estos criterios se seleccionaron cuatro alternativas que se acompañan en la imagen siguiente:

1. Alternativa 1. CAEDI-Oeste de Murcia con dos alternativas 1A y 1B, según la disposición de la Terminal Intermodal. Situada al Sur del término municipal de Alcantarilla, dentro del término municipal de Murcia, en el margen norte del Guadalentín y junto a los nuevos desarrollos proyectados del CAEDI. Se encuentra ubicada junto al Centro Integrado de Transportes de Murcia (CITMUSA).
2. Alternativa 2 en Sangonera La Seca. Situada al norte y en paralelo de la A-7, en el T.M. de Murcia, entre la Rambla de Belén y el límite municipal con Alcantarilla.
3. Alternativa 3 en Librilla. Al Sur y en paralelo a la autovía A-7, en el municipio de Librilla, junto al límite municipal con Murcia."



4. Alternativa 4 en Alcantarilla. Junto al enlace entre la A-7, MU-30 y RM-15.”

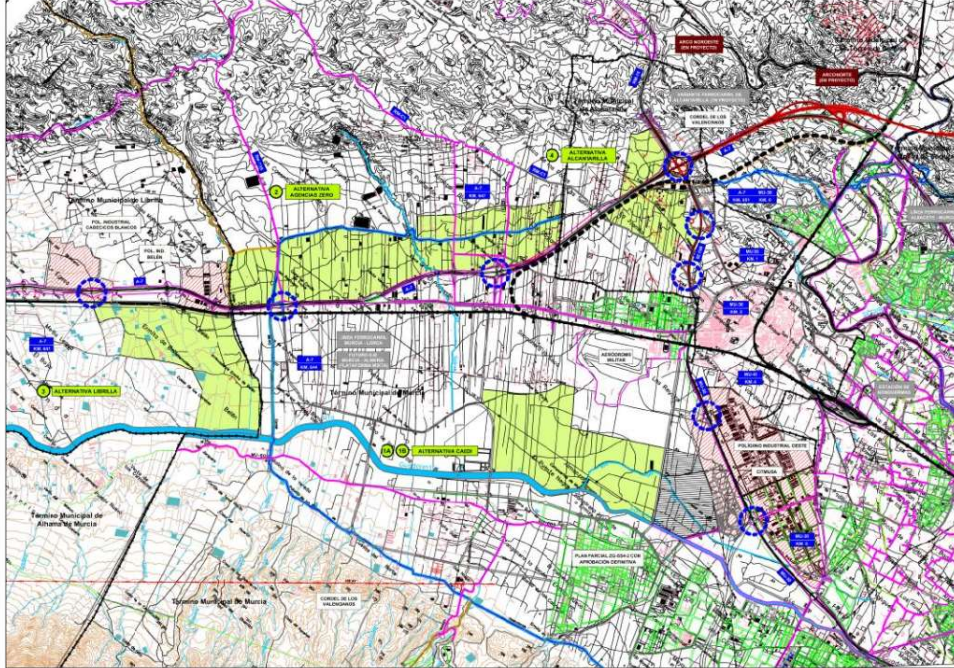


Imagen extraída de la página 122 del EsAE

La Alternativa 0 o Alternativa de no actuación es desechada, argumentando el EsAE en su página 121 que a la vista de las necesidades y objetivos que justifican el PAT así como las ventajas competitivas de su desarrollo, que supone la ejecución de una Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas anexa como nodo prioritario de la Red Transeuropea de Transportes vinculado al Corredor Mediterráneo así como la implantación de un Parque Industrial Agroalimentario adyacente de apoyo al sector exportador y a la propia ZAL de Murcia.

En la página 127 se indica que *“Como resultado del análisis funcional, territorial y urbanístico realizado para cada una de las alternativas y del análisis multicriterio, valorando cada uno de los factores incidentes en la optimización de la localización y funcionalidad de la ZAL y del complejo MEDFOOD adyacente, la alternativa 1 CAEDI Oeste es la que resulta seleccionada para su desarrollo en el Programa de Actuación Territorial.”*

Ademas, en las páginas 130 y adelante del EsAE *“se presenta un resumen de los factores ambientales y socioeconómicos potencialmente afectables, tanto en la fase de construcción como de funcionamiento, tratándose de una comparación relativa entre alternativas, con el objetivo de poner de relieve la de menor impacto”*. De la información contenida en ese resumen, se extrae la conclusión, entre otras:

- “
- ✓ *La alternativa 1 es la que en conjunto presenta menores afecciones sobre el medio y casi la totalidad de tipo bajo, a excepción de la afección de tipo medio*





dimanante de la ubicación de algunas viviendas aisladas en medio rural en el borde de la actuación, para las que se tomarán las medidas de protección y amortiguamiento necesarias, así como en cuanto al uso agrícola en transformación para una mejora sustancial en la actividad económica y el empleo en el entorno y el empeoramiento puntual en la calidad del aire cuando entren en funcionamiento las infraestructuras previstas, para lo que se adoptarán las medidas protectoras y correctoras previstas en el PAT y EAE y las que se deriven de los distintos proyectos de desarrollo del PAT, sometidos todos ellos a Evaluación de Impacto Ambiental.

(...)

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa 1 es la que se propuso para su desarrollo en la Evaluación Ambiental Estratégica del PAT.”

Hay que indicar aquí que ninguna de las administraciones públicas afectadas ha señalado la necesidad de incluir otras alternativas de emplazamiento distintas a las presentadas en el EsAE. El Ayuntamiento de Alcantarilla, durante la fase de consultas previas para la elaboración del documento de alcance sí cuestionó la idoneidad de la alternativa elegida frente a la número 4 en Alcantarilla (antes de la eliminación del tercer carril que afectaba a su municipio), si bien parte de sus argumentaciones no responden a criterios ambientales, por lo que no se han analizado y/o valorado en el marco de este informe técnico.

También cabe indicar en este punto que dado que el nivel de las alternativas es de tipo estratégico, por ser un programa lo que se está evaluando, las actuaciones que resulten concretadas y programadas en el Programa quedan supeditadas a un estudio exhaustivo de alternativas de proyecto o de instrumento de planeamiento urbanístico a desarrollar en las fases futuras de toma de decisiones, y dentro de los procedimientos de evaluación ambiental, en su caso.

3.4 PREVISIÓN DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DE LA EJECUCIÓN DE ESTE PROGRAMA EN EL MEDIO AMBIENTE, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

En primer lugar hay que señalar que ninguno de los pronunciamientos recabados en las fases de consultas e información pública consideran que el Programa de Actuación vaya a tener efectos significativos adversos sobre el medio ambiente, si bien algunos de los consultados incluyen en sus pronunciamientos determinaciones, medidas y/o condiciones que han de cumplirse obligatoriamente para que esto pueda ser así. Algunas ya han sido asumidas por el promotor e introducidas en la documentación del PAT causando incluso modificaciones de lo inicialmente previsto en el Programa, y otras tendrán que serlo antes de su aprobación (y son las que aparecen en el apartado 3.6. de este informe).

Una vez analizados los documentos aportados en marzo de 2021, referidos como V4, y a tenor de los pronunciamientos recabados de las distintas administraciones con





competencias específicas en los distintos factores ambientales, se considera que los efectos esperados del Programa que se pueden deducir se pueden clasificar a grandes rasgos en:

3.4.1 Aquellos derivados del desarrollo del PAT:

Ya sea mediante proyectos de ejecución (infraestructuras, conexiones viarias y ferroviarias, Terminal Intermodal y Centro Logístico), mediante instrumentos de planeamiento urbanístico (Planes Parciales y Especiales) y proyectos de urbanización, cuando se trate de actuaciones urbanísticas en sentido propio, o mediante proyectos de explotación de infraestructuras o actividades asociadas al desarrollo de lo programado/concretado en el PAT, cuyos impactos ambientales y la forma de prevenirlos, corregirlos o compensarlos deberá ser establecida en los procedimientos de evaluación ambiental a los que tengan que ser sometidos, en su caso, y/o de las autorizaciones ambientales integradas o sectoriales establecidas en la normativa vigente que les sean de aplicación.

El EsAE, en su página 18 indica en relación a los proyectos o instrumentos de planeamiento urbanístico que desarrollen el PAT que *“En virtud de las características de éstos, en cuanto a su tipología, naturaleza, determinaciones y ámbito de ejecución, se prevé la siguiente imbricación de instrumentos de evaluación ambiental en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.”*

En las Tablas de las páginas 19, 20 y 21 del EsAE se identifican estos planes y proyectos, que son los siguientes:

Plan o Programa	Evaluación Ambiental Según Ley 21/2013	
	Figura previsible	Motivo
Programa de actuación Territorial ZAL de Murcia-Med Food	Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria	<p>Artículo 6.1.a:</p> <p>"a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se referan a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo".</p> <p>La LOTURM establece directamente en su artículo 69.2 el sometimiento de los Programas de Actuación Territorial a la Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.</p> <p>Según el artículo 6.2.a "Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior" serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada</p> <p>Según el artículo 6.2.c "Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior."</p> <p>En cualquier caso, además por alguno de los motivos expuestos anteriormente, en función del contenido del Plan, pudiera ser sometido a Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria si (Artículo 6.1.):</p> <p>"c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.</p> <p>d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor."</p>
Plan Parcial MED FOOD	Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria/Simplificada	

Proyectos constructivos de infraestructuras. ZAL de MURCIA	Evaluación Ambiental Según Ley 21/2013	
	Figura previsible	Motivo
Proyecto constructivo del sistema general viario exterior	Evaluación ambiental simplificada	Anexo II, Grupo 7: Proyectos de Infraestructuras, apartado b: "Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I."
Proyecto de ejecución del Sistema General ferroviario		Anexo II, Grupo 7: Proyectos de Infraestructuras, apartado c: "Construcción de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías (proyectos no





Proyectos constructivos de infraestructuras. ZAL de MURCIA	Evaluación Ambiental Según Ley 21/2013	
	Figura previsible	Motivo
Proyecto de ejecución de la Terminal Intermodal y Centro logístico asociado		<p>incluidos en el Anexo I)."</p> <p>La longitud de la vía ferroviaria existente donde se instala el tercer carril y el ramal de conexión tienen una longitud inferior a 10 km.</p> <p>Anexo II, Grupo 7: "Proyectos de Infraestructuras", apartado c: "Construcción de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías (proyectos no incluidos en el Anexo I)."</p>
Proyectos de ejecución de las infraestructuras básicas/acometidas a servicios generales para el sector: abastecimiento, saneamiento y pluviales, depuración, electricidad, y telecomunicaciones	<p>Evaluación ambiental simplificada</p> <p>(Únicamente para la subestación eléctrica y líneas eléctricas de conexión)</p>	<p>Anexo II, Grupo 4: "Industria energética", apartado b: "Construcción de líneas para la transmisión de energía eléctrica (proyectos no incluidos en el anexo I) con un voltaje igual o superior a 15 kV, que tengan una longitud superior a 3 km, salvo que discurren íntegramente en subterráneo por suelo urbanizado, así como sus subestaciones asociadas."</p>

Además de estos proyectos, tienen que considerarse también los necesarios para la reposición de los servicios indicados por Aguas de Murcia en su pronunciamiento durante la fase de información pública y consultas, o el del Puente sobre el Río Guadalentín referido por CHS en sus informes, a los que también podrán tener que aplicárseles la Ley 21/2013, en su caso.

Por último añadir en relación a estos proyectos y planes, que parte de las administraciones públicas afectadas han aportado determinaciones, medidas y/o condiciones, aplicables a esos proyectos y planes en las fases subsiguientes del desarrollo de PAT, y que habrán de ser incorporadas al Programa. Esas condiciones están incluidas en el apartado 3.6. de este informe.

3.4.2 Aquellos derivados de/o asociados a objetivos básicos que justifican el Programa:

A lo largo del texto de los documentos, ya sea el PAT como el EsAE se hacen referencias a que las actuaciones que el PAT integra posibilitará la confluencia de un transporte más sostenible al desarrollar el transporte ferroviario para distancias medias y largas disminuyendo el consumo de energía y la emisión de gases contaminantes respecto al transporte por carretera (asociada a la Plataforma Logística Intermodal) y una disminución, en volumen y en distancia, del tráfico de mercancías por carretera, reduciendo por tanto los consumos de combustibles más contaminantes como el gasoil, las emisiones y la contaminación atmosférica (asociado al complejo Medfood), de forma que esta disminución coordinada o acompañada en las emisiones a la atmósfera implicará un beneficio tanto para el medio ambiente como para la población.

Ahondando más en los objetivos que contempla el Programa, se cita en la página 6 del EsAE *"Responder a los retos que plantea el cambio climático: el PAT permitirá un importante ahorro energético al disminuir el tráfico de mercancías por camión en beneficio del ferrocarril, medio más sostenible energéticamente"*

Más adelante en el texto, en la página 28 se señala que *"En este sentido, la potenciación del tráfico ferroviario de mercancías en detrimento del transporte por carretera, supone una importante contribución a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero."*

En lo que respecta a la Contribución al calentamiento global de los sectores difusos (página 84) el EsAE indica que *"El desarrollo del PAT y la promoción del ferrocarril como*





*medio transporte pueden considerarse entre las medidas de fomento del trasvase modal, en este caso de mercancías. En consecuencia debe considerarse como una contribución del mismo a la mitigación de estas emisiones difusas.”. Continúa el texto en la página 89 con “La ejecución del Programa de Actuación Territorial, dadas sus características y carácter intermodal, va a suponer un trasvase de tráfico entre carretera y ferrocarril que, si se cumplen las previsiones, **va a suponer un ahorro global en contaminación atmosférica y cambio climático superior a los impactos producidos por el aumento del tráfico de vehículos y pérdidas de suelo que causará la actuación.”***

Se añade en la página Página 93; *“En lo que respecta al ODS Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos, desde el ámbito del transporte, se plantea como objetivo incentivar el trasvase modal de la carretera al ferrocarril sobre la base de un conjunto de acciones que implicarán co-beneficios, entre los que destaca los relacionados con la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos. En el caso concreto de la movilidad de mercancías destaca el fomento del empleo del ferrocarril y de las conexiones marítimas de media distancia. En este sentido, la ZAL de Murcia se imbrica perfectamente en estos grandes objetivos estatales y comunitarios”*

Concreta el EsAE, en su página 101 *“En cuanto a las emisiones de CO₂, la estimación de ahorro de las emisiones para 2030, señala que si se ejecuta el proyecto, dicha reducción puede alcanzar las 333.250 toneladas de CO₂ al año (se ha considerado que las producciones de CO₂ de la carretera y el ferrocarril son 136,3 y 28,80 gramos por tonelada y km respectivamente, y por tanto el ahorro de 107,50 grCo₂ por cada ton.km.) , fruto de las menores tasas de emisiones de CO₂ en el transporte por ferrocarril comparado con el de carretera.”* Esta estimación en el PAT (página 32) es ligeramente mayor *“(las previsiones de trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril indican una reducción de emisiones de CO₂ de casi 335.000 t/año en 2030).”*

3.4.3 Aquellos derivados de la inserción en el ámbito territorial seleccionado.

Como ya se ha indicado en apartados anteriores, del contenido del PAT y del EsAE, se desprende que la decisión respecto del emplazamiento del nodo logístico y también del complejo agroalimentario anejo fue tomada en fases de la ordenación territorial/ planificación sectorial previas a la del Programa que nos ocupa.

No obstante lo anterior, teniendo en cuenta lo indicado en el propio EsAE y en varios de los pronunciamientos y alegaciones recabadas en la fase de consultas, se considera necesario incidir en varios aspectos ambientales, que se tratan a continuación:

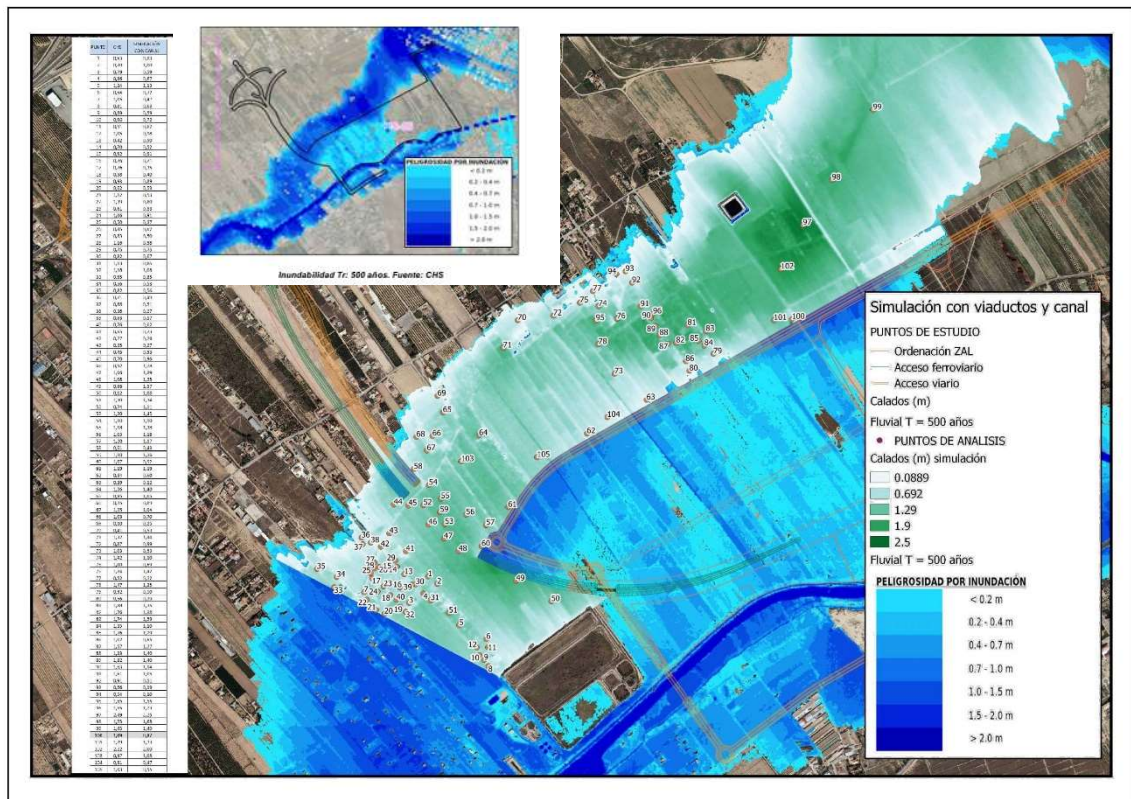
3.4.3.1 Inundabilidad y afección al régimen de corrientes:

El propio EsAE, en su página 132, indica que *“El único impacto considerado como alto en la alternativa 1 deriva de la proximidad al cauce del Guadalentín y está relacionado con la inundabilidad”*. El PAT redactado en octubre de 2020 incluye un Anexo I: Estudio



Hidrológico, hidráulico y de inundabilidad en cuyo Anexo III se indican los valores de calado alcanzados teniendo en cuenta la ejecución de las infraestructuras y del canal de drenaje y su comparación con los valores obtenidos de la cartografía de zonas inundables de la CH, que reflejan la situación existente sin tener en cuenta la ejecución de la ZAL y sus infraestructuras asociadas.

En la simulación con viaductos y canal contenida en el Estudio (se muestra la imagen extraída del Estudio, e inserta en ella otra imagen de la inundabilidad a 500 años del mismo estudio), se comprueba que de los 105 puntos de análisis situados en los terrenos al norte del ámbito de actuación, disminuye el calado en casi el 75% de los puntos, y solamente se produce un aumento del calado en 1 o más de 1 metro en el 15% de los casos, que se concentran en los terrenos donde se prevé la construcción de viaductos y a ambos lados de los mismos, si bien esos puntos de análisis ya partían de calados de más de 1 m en la mayoría de los casos (62%), según los datos de la CHS que se muestran en el documento.



El organismo de cuenca informó durante la fase de consultas previas para la elaboración del documento de alcance que gran parte del ámbito de la actuación se sitúa en zona inundable para el período de retorno de 500 años. Con posterioridad, en el informe de 30/05/2019, y a tenor de la modificación en la ordenación urbanística en que se intercambian las zonas destinadas a la ZAL y a Medfood, señala que dicha modificación supone una reducción de la afección de la zona inundable a la actuación, no obstante,





siguen existiendo zonas de la ZAL y sobre todo de Medfood afectadas por zona inundable.

También indicó en su primer informe que se observa en la zona norte del sector una franja de una anchura aproximada de unos 400 m en la que los calados superan el valor de 1 m y las velocidades el de 1 m/s, originándose una zona de inundación peligrosa que viene a tener el carácter de “zona de flujo preferente”. En el informe de 30/05/2019 indicó que también podrán tener esa consideración de “zona de flujo preferente” los tres desbordamientos del Río Guadalentín que afectan a la zona Medfood.

Por otro lado indicó que en las zonas inundables situadas fuera de la zona de policía, la valoración del riesgo de inundación asociado a la ubicación de la actuación y la idoneidad de las medidas correctoras que se puedan adoptar corresponde a las Administraciones competentes en materia de ordenación del Territorio y Urbanismo.

Respecto a escorrentías superficiales, la CHS informó que el ámbito de la actuación puede verse afectado por las escorrentías provenientes de la Rambla de Las Salinas, que desaparece en las cercanías, a unos 400 m, así como las provenientes de las diversas conducciones artificiales (acequias y/o azarbes) existentes en la zona que pueden recoger y concentrar escorrentías locales, volviendo a referir a las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo como las que deberán tener en cuenta estas circunstancias y adoptar, en su caso, las medidas correctoras pertinentes.

En el informe de fecha 20/01/2021 del Servicio de Ordenación del Territorio de la DG de Territorio y Arquitectura, se concluye *“Teniendo en cuenta que la CARM no dispone de normativa propia en materia de mitigación de los efectos producidos por la inundación, deberán aplicarse las limitaciones establecidas en el artículo 9 bis y los usos previstos deberán ser compatibles con lo determinado en el artículo 14 bis, ambos del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. En todo caso, el PAT contempla estas cuestiones y establece sistemas de drenaje urbano sostenible e infraestructuras adecuadas para mitigar los efectos de la inundación.”*

En el oficio de fecha 05/03/2020⁶ de la Confederación Hidrográfica del Segura incluido en el Anexo I del Estudio Hidrológico, Hidráulico y de Inundabilidad, se indica respecto a la inundabilidad, que:

“Respecto a los viaductos planteados sobre la “zona de flujo preferente” originada por el desbordamiento del Río Guadalentín, se consideran adecuados el período de retorno, caudal y longitudes consideradas, y la sobreelevación y reguardo obtenidos. Se recomienda que se tenga en cuenta la protección contra la erosión de estribos y pilas en la redacción del proyecto correspondiente.

⁶ No se incluye entre los pronunciamientos recabados en las distintas fases de información pública y consultas, sino que responde, según señala el mismo, a documentación que el 10/01/2020 presentó la Consejería de Fomento e Infraestructuras en la CHS como contestación a su informe de fecha 30/05/2019.





Se considera asimismo adecuada la solución propuesta para eliminar la inundabilidad originada por los tres desbordamientos que afectan a la zona de Medfood, entendiéndose que en fases posteriores (proyectos específicos) se abordarán con detalle aspectos como la captación de todo el flujo desbordado y las condiciones de su desagüe (no empeoramiento respecto de la situación actual).”

Respecto a esta cuestión de la inundabilidad también se manifestó el Ayuntamiento de Murcia, en el informe del Servicio Técnico de Planeamiento Urbanístico de fecha 16/06/2020, en el que, en su página 3 señala que *“El estudio de inundabilidad elaborado y los informes emitidos por la Confederación Hidrográfica del Segura describen limitaciones al desarrollo del sector 2 Medfood por inundabilidad (cfr informe CHS 30/05/2019). También han puesto de manifiesto que en el resto de suelo urbanizable fuera del PAT hasta el entorno de la Ctra N-340 a (ZG-SS6, ZG-SS7 y ZG-SS8), existen importantes condicionantes al desarrollo urbanístico por igual motivo, condicionantes que no será posible resolver si no se contemplan o prevén en este Programa las medidas y obras que procedan para ello, pues la urbanización y edificación de toda la franja contigua al Río Guadalentín que se plantea lo impedirá en el futuro.”*, de forma que considera que el Programa debe prever las medidas y obras para resolver la afección por inundabilidad del resto de suelo urbanizable en esa área o, como instrumento de ordenación territorial, plantear una desclasificación de suelo por tal motivo.

3.4.3.2 Otros riesgos:

En su informe de fecha 12/12/2017 la Dirección General de Seguridad y Emergencia Ciudadana analiza los riesgos aplicando los siguientes planes de emergencias elaborados por ese mismo departamento:

- SISMIMUR: “Plan Especial de Protección Civil por Riesgo Sísmico”
- INUNMUR: “Plan Especial de Protección Civil por Inundaciones”
- TRANSMUR: “Plan Especial de Protección Civil por Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril.”
- PLANQUIAL: “Plan de Emergencia exterior del sector químico de Alcantarilla”.

Concluyendo que estos riesgos a los que está sometido el Programa de Actuación Territorial deben de ser considerados, esto es, los valores PGA de esta zona sismogénica, los riesgos de inundación de más de la mitad del suelo del programa de actuación para los distintos períodos indicados, junto con la vulnerabilidad de esta zona ante un posible accidente de mercancías peligrosas y tener en cuenta que está dentro del radio de alerta frente a un posible accidente químico; así como las normas previstas para evitar los daños a las personas, bienes y medio ambiente.

En su informe de fecha posterior, de 25/05/2020, señala que *“(…) se han introducido las consideraciones aportadas durante el trámite de consultas, por tanto desde esta Dirección General no hay comentarios que aportar.”*





3.4.3.3 Contaminación atmosférica:

Respecto a la contaminación atmosférica, el propio EsAE indica, en su página 44 que *“En el área estudiada pueden identificarse dos tipos de contaminación atmosférica: la asociada a focos fijos (como las emisiones industriales) y la aportada por focos móviles, como el tráfico rodado. Los focos fijos de contaminación atmosférica de mayor entidad se encuentran en el Polígono Industrial Oeste y algunas industrias cercanas y otros polígonos e industria aislada de menor entidad.*

En cuanto a los focos móviles de emisión, destaca el tráfico rodado ligado a las diversas vías de comunicación de alta capacidad que cruzan la zona, especialmente las autovías A-7 y MU-30, y vías de nivel medio como la N-340.”

El Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental, en su informe de fecha 17/06/2020 puso de manifiesto que *“Del análisis de la documentación aportada, se prevé que el desarrollo del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia puede conllevar un aumento del tráfico en el ámbito de actuación, incluyendo tráfico pesado, así como, un aumento en las emisiones procedentes de la actividad industrial en dicho ámbito de actuación. Por otro lado, puede conllevar una disminución del tráfico, incluyendo tráfico pesado, de aquellas zonas en las que actualmente se encuentren ubicadas actividades industriales que puedan relocarse a través del desarrollo de este Programa de Actuación, así como la disminución en dichas zonas de las emisiones procedentes de esas actividades industriales que serían objeto de relocalización.”*

El Apéndice III del PAT es un Estudio de la Calidad del Aire Universidad de Murcia (Grupo de Modelización Atmosférica Regional, UMU, septiembre de 2020) en que se *“se presenta un estudio del impacto sobre la calidad del aire del proyecto de una ZAL (Zona de Actividades Logísticas) cercana a la local de Murcia junto a MEDFOOD. Se han realizado cuatro conjuntos de simulaciones (...).”*

(...)

Debido a la no linealidad de la respuesta de las concentraciones a las emisiones, finalmente se han llevado un conjunto de simulaciones en las que las emisiones utilizadas han sido la suma de ZAL y MF1⁷. (...)

Tal y como se observa en la imagen relativa a los niveles de calidad del aire y en la Tabla relativa a municipios, el máximo impacto se produce en el caso del contaminante NO₂ y de PM10. (...)

Esta contribución presentada anteriormente supone una variación notable en los niveles de calidad del aire relacionados con el dióxido de nitrógeno (...) Aunque dicho valor se encuentra lejos de los 200 µg m⁻³ establecidos como valor límite de protección de la salud. (...) Igualmente, la implementación de las nuevas fuentes de emisión produciría unas superaciones del valor límite de protección a la salud para el material particulado

⁷ El segundo conjunto de simulaciones estudia el impacto de MED-FOOD. Las emisiones que se han utilizado para realizar las simulaciones provienen de la inclusión de 3 grandes empresas alimentación.





PM10 (50 µg m⁻³).

Por lo tanto, la implementación de las nuevas fuentes de emisión en esta zona puede llevar asociada un cierto empeoramiento de la calidad del aire en el entorno de las nuevas fuentes emisoras, asociado tanto a NO₂ como a PM10.”

A continuación se muestran las páginas 18 y 19 del Estudio de Calidad del Aire aportado, donde se muestra el Resumen de Resultados para la Simulación ZMF y los diferentes casos o escenarios considerados donde se manifiesta una anomalía en las concentraciones de los distintos contaminantes:

Página 81 / 82

Región de Murcia Sistema de Pronóstico y Diagnóstico de la Calidad del Aire

RESUMEN DE RESULTADOS

Valores Numéricos CASO 1

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	104.981	135.558	30.577	29.1
SO2	8.974	9.014	0.04	0.4
O3	28.087	28.193	0.108	0.4
PM10	22.32	28.917	6.596	29.6
PM25	11.567	11.61	0.043	0.4

Valores Numéricos CASO 2

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	84.356	106.443	22.086	26.2
SO2	7.709	7.79	0.081	1.1
O3	37.294	37.73	0.436	0.8
PM10	14.249	18.685	4.436	31.1
PM25	9.193	9.198	0.005	0.1

Valores Numéricos CASO 3

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	43.429	79.068	35.64	82.1
SO2	8.823	8.844	0.02	0.2
O3	74.751	75.567	0.816	1.1
PM10	29.19	36.907	8.717	16
PM25	15.296	15.3	0.004	0

Valores Numéricos CASO 4

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	109.83	128.392	18.563	16.9
SO2	8.971	9.019	0.048	0.5
O3	49.517	49.737	0.24	0.5
PM10	25.517	29.718	4.2	16.5
PM25	10.176	10.218	0.042	0.4

Valores Numéricos CASO 5

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	94.988	133.091	38.103	40.1
SO2	7.841	7.88	0.039	0.5
O3	79.214	77.279	1.964	1.4
PM10	28.647	35.647	7	24.4
PM25	16.962	17.014	0.052	0.3

Sinclair

18

FEDER-Fondo Europeo de Desarrollo Regional.
Una manera de hacer Europa



Página 82 / 82

Región de Murcia Sistema de Pronóstico y Diagnóstico de la Calidad del Aire

Valores Numéricos CASO 6

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	90.994	131.887	40.894	36
SO2	8.191	8.265	0.074	0.9
O3	74.989	74.36	0.271	0.4
PM10	29.176	38.4	7.224	27.4
PM25	14.21	14.235	0.025	0.2

Valores Numéricos CASO 7

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	121.425	140.148	18.724	15.4
SO2	8.061	8.135	0.074	0.5
O3	85.988	85.253	0.166	0.2
PM10	47.755	51.581	4.176	8.7
PM25	15.171	15.201	0.09	0.6

Valores Numéricos CASO 8

Contaminante	Máx. Caso Base (µg/m ³)	Máx. Instalación (µg/m ³)	DI: Máxima (µg/m ³)	DI: Percentual(%)
NO2	60.586	72.446	11.88	19.6
SO2	7.665	7.699	0.034	0.4
O3	48.807	49.458	0.851	1.8
PM10	112.124	113.016	0.895	0.8
PM25	59.739	59.765	0.026	0.2

Sinclair

19

FEDER-Fondo Europeo de Desarrollo Regional.
Una manera de hacer Europa



Consultada la web de calidad del aire de la CARM, <https://sinclair.carm.es/calidadaire/Documentacion/Documentacion.aspx>, concretamente el documento “La Calidad del Aire en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Informe Anual de 2019. CARM” se ha comprobado en su apartado 6. Conclusiones de la evaluación (página 53 del Informe), donde se señala respecto a las Partículas que *“De las 8 estaciones que forman parte de la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica de la Región de Murcia, ninguna de ellas supera el valor límite diario de partículas en suspensión, establecido en 35 ocasiones por año civil, una vez descontados los días coincidentes con intrusión sahariana, según procedimiento. En consecuencia, tampoco hay superación del valor límite anual, determinado en 40 µg/m³, una vez hechos los descuentos.”*





Respecto al apartado 6.3.-Otros contaminantes, señala que *“Después de analizar todos los resultados de la evaluación 2019, se concluye que durante el año 2019: NO se ha dado superación del valor límite anual de protección de la salud humana para el NO₂, establecido en la normativa de aplicación en 40 µg/m³ en la zona de Murcia Ciudad (estación de medida de San Basilio) ni en ninguna zona.”*

A la vista de las conclusiones del Estudio de la Calidad del Aire aportado en el PAT, concretamente de la simulación denominada ZMF (ZAL + Alimentación 3 grandes empresas) y teniendo en cuenta las conclusiones de la evaluación en el Informe Anual de la Calidad del Aire citado, no se prevé que la consecución de los objetivos de calidad del aire para los contaminantes NO₂ y Pm₁₀ establecidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, vaya a verse comprometida como consecuencia de la implantación del PAT.

Hay que reseñar aquí, que los instrumentos posteriores de ordenación de Medfood, así como los proyectos constructivos (urbanización, conexión ferroviaria, terminal intermodal, etc.) o actividades/instalaciones que se vayan a establecer en el ámbito del PAT, podrán ser objeto de evaluación ambiental según lo establecido en los artículos 6 y 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Por tanto, si de esos procedimientos se desprendiera la necesidad de realizar estudios complementarios o la adopción de medidas protectoras y correctoras, éstas se podrán definir en detalle, y se incorporarán en el contenido y presupuesto de dichos proyectos o planes.

En correspondencia con lo dicho en el párrafo anterior se manifiesta la DG de Salud Pública y Adicciones, que en su informe de fecha 14/12/2020 indica que *“La presencia de casas diseminadas y el núcleo de población de Sangonera la Verde, incluyendo un IES, hacen que deban contemplarse medidas de prevención y extremarse las medidas de control de la contaminación tanto acústica como atmosférica tanto en las fases de construcción como de actividad final.”*

Por otro lado, tanto el Ayuntamiento de Murcia⁸ como el de Alcantarilla⁹ disponen de Protocolos de medidas a adoptar o de actuación municipal durante episodios ambientales de contaminación atmosférica a aplicar, en su caso.

3.4.3.4 Contaminación acústica:

En la página 56 del EsAE se hace referencia a las conclusiones del Estudio de Ruido realizado a propósito del PAT:

“(…) en base a lo indicado en la legislación estatal, regional y ordenanzas municipales, se ha elaborado un Estudio de Ruido del Programa de Actuación Territorial que se

⁸ Acuerdo de Junta de Gobierno de 23/02/2018 por el que se aprueba el protocolo de medidas a adoptar durante episodios de contaminación atmosférica por dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre, ozono y partículas (BORM 277, 30/11/2018), y sucesivas actualizaciones/modificaciones.

⁹ Protocolo del Ayuntamiento de Alcantarilla de actuación municipal en episodios ambientales de contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas (Pm₁₀). (BORM 15, 20/01/2020), y sucesivas actualizaciones/ modificaciones.





acompaña en el Apéndice 2 al presente documento y cuyas principales conclusiones son las siguientes:

- *Al tratarse de un nuevo desarrollo urbanístico, los valores de ruido a no superar serán los establecidos en la tabla de objetivos acústicos de la Ordenanza de Ruidos de Murcia (coincidentes con el Real Decreto 1367/2007) disminuidos en 5 dBA.*
- *El uso de suelo previsto está clasificado desde el punto de vista urbanístico como de tipo terciario. Los resultados se han valorado con respecto a los objetivos de calidad acústicos establecidos para este uso de suelo.*
- *En los resultados se comprueba como los valores sonoros previstos se encuentran por debajo del valor establecido para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica para nuevos desarrollos en suelo de uso terciario: 65 dBA (día y tarde) y 60 dBA (noche).*
- *En base a los resultados obtenidos en los modelos predictivos, se puede concluir que no se considera necesario proponer la ejecución de medidas correctoras ya que los niveles sonoros son inferiores al límite establecido en la normativa tanto en la actualidad como en la predicción del estado post-operacional”*

En ese sentido el PAT señala en su página 82 que *“En base a lo indicado en el estudio de ruido elaborado para el PAT y que se adjunta en el Apéndice II, y al nivel de detalle que permite un PAT, no se hacen necesarias medidas protectoras frente al ruido. Hay que tener en cuenta que los instrumentos posteriores de ordenación de MEDFOOD, así como los proyectos constructivos (urbanización, conexión ferroviaria, conexión viaria, terminal intermodal) están sometidos al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.*

Estos proyectos constructivos definirán las distintas obras a ejecutar de manera pormenorizada. Por tanto, si de allí se desprendiera la necesidad de realizar estudios complementarios o la adopción de medidas protectoras y correctoras (apantallamientos acústicos, empleo de firmes fonoabsorbentes, dispositivos antivibración, etc.), éstas se podrán definir en detalle, se incorporarán en el contenido y presupuesto de dichos proyectos.

Durante la ejecución de las distintas obras contempladas en el PAT se realizarán los controles necesarios y se adoptarán las medidas oportunas, para que los niveles de ruido se encuentren dentro de los valores exigidos por la normativa.”

En correspondencia con lo expresado en los párrafos anteriores se pronuncia la DG de Salud Pública y Adicciones, que en su informe de fecha 14/12/2020 indica que *“La presencia de casas diseminadas y el núcleo de población de Sangonera la Verde, incluyendo un IES, hacen que deban contemplarse medidas de prevención y extremarse las medidas de control de la contaminación tanto acústica como atmosférica tanto en las fases de construcción como de actividad final.”*

3.4.3.5 Paisaje

En sus conclusiones, el Estudio de Paisaje elaborado a propósito del PAT indica que *“Las medidas de reducción de impacto sobre el paisaje han buscado la naturalización*





del ámbito potenciando los elementos naturales con el tratamiento de las zonas verdes con vegetación autóctona y la disposición de zona tampón o de protección vegetal al norte y sur de la actuación. Además se ha buscado la ocultación de los elementos mediante la naturalización de los mismos con generación de pantallas vegetales debido a la modificación del relieve natural del terreno (formación de importantes taludes en las futuras vías de comunicación viaria y ferroviaria), rompiendo con la tónica habituales del modelo de escena paisajística en áreas industriales/logísticas.”

En la conclusión del informe de fecha 20/01/2021 del Servicio de Ordenación del Territorio de la DG de Territorio y Arquitectura como departamento competente en Paisaje se indica respecto a este factor que “*La consideración que se hace del Paisaje en el PAT es acorde con el compromiso contemplado en el artículo 5.d) del Convenio Europeo del Paisaje: “integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.” Mediante el establecimiento de criterios para que los instrumentos de desarrollo y proyectos incluyan Estudios de Paisaje, así como mediante el análisis de los impactos producidos globalmente por la actuación en el paisaje circundante y el establecimiento de las medidas correctoras adecuadas.*”

3.5 CONCLUSIÓN

En consecuencia, de acuerdo con el análisis técnico del expediente que se lleva a cabo en este apartado y que está establecido en el artículo 24 de la sección 1.ª del capítulo I del título II de la Ley de evaluación ambiental, se deduce que, cumpliendo con las determinaciones, medidas y condiciones finales que aparecen en el apartado siguiente, que serán de obligado cumplimiento junto con las contenidas en el EsAE (y que no se opongan a las anteriores), no se esperan efectos o impactos adversos significativos del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia.

3.6 DETERMINACIONES, MEDIDAS Y CONDICIONES FINALES QUE DEBEN INCORPORARSE AL PROGRAMA DE ACTUACIÓN PAT-ZAL (MURCIA-MEDFOOD) PARA SU APROBACIÓN.

A la vista de los pronunciamientos recabados de parte de los organismos con competencias en los distintos factores ambientales, se consideran adecuadas las medidas planteadas y recogidas en el EsAE (siempre y cuando no se opongan a las relacionadas en este apartado), por lo que se deberán incorporar al documento de aprobación definitiva del PAT-ZAL (Murcia-Medfood), junto con las que se relacionan a continuación, y que han sido suscitadas durante el procedimiento de evaluación ambiental:

3.6.1 **Carácter General**

1. Durante la construcción, instalación y explotación se estará en lo establecido en la normativa sectorial vigente sobre atmósfera, ruido, residuos, suelos contaminados y vertidos que le sea de aplicación.





2. Durante la construcción, instalación y explotación se deberán contemplar medidas de prevención y extremar las medidas de control de la contaminación tanto acústica como atmosférica.

3. Respecto de los instrumentos de planeamiento y proyectos consecuencia del desarrollo del PAT, así como de la futura implantación de actividades en los sectores, todos ellos deberán someterse a Evaluación de Impacto, cuando sea preceptivo según los artículos 6 y 7 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, además de obtener las Autorizaciones Ambientales Autonómicas Integrada correspondientes, según la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de protección ambiental integrada, en su caso.

4. Los vertidos a alcantarillado deberán ser autorizados por el Ayuntamiento de Murcia.

5. Tras la aprobación definitiva del Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia (ZAL- MEDFOOD) será necesario tramitar la consecuente modificación del Plan General de Murcia para adaptarse a las determinaciones establecidas en este PAT.

3.6.2 Biodiversidad

6. Para la implantación de vegetación en zonas verdes, espacios libres y viarios se deben incluir como especies idóneas para utilizar las especies que componen la serie *Chamaeropo-humilis-Rhamneto lycioidis*.

7. Se prohíbe utilizar las especies señaladas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras.

8. En el caso de que exista arbolado que pueda verse afectado se deberá justificar la adopción de las medidas preventivas que garanticen su protección recogidas en el artículo 9.3.5 del Plan General Municipal de Ordenación de Murcia.

En caso de existencia de ejemplares de palmera canaria o datilera, se deberá estar además a lo dispuesto en el artículo 9.3.2.4. del Plan General.

En el caso de afección a ejemplares de flora protegida por la normativa vigente, se deberá solicitar del órgano regional competente en dicha materia informe previo a su traslado o destrucción.

9. Respecto a las zonas verdes a incorporar en las zonas norte y sur del ámbito de actuación, se deberá justificar que se diseñarán y construirán de acuerdo a los criterios fijados en la Ley 6/2006, sobre incremento de las medidas de ahorro y conservación en el consumo de agua en la CARM, debiendo justificar que la jardinería de las zonas verdes se hará preferentemente con especies autóctonas, o en su defecto, con plantas de bajas necesidades hídricas.

10. Cualquier obra susceptible de producir daños de especies protegidas por la





legislación vigente deberá justificar por técnico competente la inexistencia de nidos cuando se realicen durante los meses de marzo a agosto, ambos inclusive. En caso afirmativo deberá obtenerse autorización de la CARM para su traslado o destrucción (artículo 9.5.3 Normas Urbanísticas del PGOU de Murcia).

11. Los proyectos de urbanización deberán ajustarse a las condiciones de la Ordenanza de Zonas Verdes y Arbolado viario aprobada por la Comisión de Pleno de Sostenibilidad, Urbanismo y Asuntos Generales de 25 de junio de 2012 (BORM 10/07/2012).

3.6.3 Contaminación lumínica

12. La iluminación exterior de las instalaciones, deberá realizarse de manera que las luminarias proyecten el haz de luz hacia el suelo, de modo que se eliminen las posibles molestias por contaminación lumínica a las viviendas cercanas o colindantes. En todo caso, se deberá cumplir con la Ordenanza Municipal de Regulación de la Eficiencia Energética y Prevención de la Contaminación Lumínica del Alumbrado Exterior.

3.6.4 Contaminación acústica

13. Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público.

14. Las actuaciones futuras deberán atenerse a lo dispuesto en la legislación estatal, autonómica y local en materia de ruidos y vibraciones, debiéndose adoptar las medidas que sean precisas, sin que ello comporte carga alguna para el ferrocarril, y la empresa explotadora del mismo.

3.6.5 Salud pública

15. En relación con el abastecimiento de agua de consumo humano se observará lo dispuesto en el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano

16. Para la construcción de algún depósito de agua de consumo humano en la red pública de abastecimiento, en su caso, el informe sanitario del mismo y su autorización se llevará a cabo por el Servicio de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones.

17. En relación con la contaminación que pueda derivarse del programa de actuación territorial; tanto en fase de construcción de las zonas (ZAL y Medfood) como durante el posterior funcionamiento de las instalaciones industriales que es implanten en Medfood, se hará de forma que no vayan a suponer un incremento de la contaminación existente de fondo en la zona, y de tal forma que no perjudique y/o empeore la salud de la población.





La presencia de casas diseminadas y el núcleo de población de Sangonera la Verde, incluyendo un IES, hacen que deban contemplarse medidas de prevención y extremarse las medidas de control de la contaminación tanto acústica como atmosférica tanto en las fases de construcción como de actividad final.

18. Las instalaciones que utilicen agua en su funcionamiento, produzcan aerosoles y se encuentren ubicadas en el interior o exterior de edificios de uso colectivo, instalaciones industriales o medios de transporte que puedan ser susceptibles de convertirse en focos para la propagación de la legionelosis, durante su funcionamiento, pruebas de servicio o mantenimiento, deben cumplir con lo establecido en el Real Decreto 865/2003, de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

19. Se deberán tener en consideración los posibles sistemas de riego por aspersión en zonas verdes, fuentes ornamentales, y demás instalaciones recogidas en el punto 2 del artículo 2 del Real Decreto 865/2003.

20. En relación con el mosquito tigre asiático (*Aedes albopictus*), vector de enfermedades como el dengue, el chikungunya o el Zika, y presente en toda la Región de Murcia, deben tomarse las medidas adecuadas en esta fase de diseño para evitar su proliferación

- Los imbornales del sistema separativo de recolección de aguas pluviales que están diseñados para acumular agua son uno de los principales criaderos de mosquitos tigre en nuestro ámbito, por lo que se debe dar preferencia a imbornales que no acumulen agua.
- Se deben tener en cuenta los sistemas de riego en zonas verdes, y otras instalaciones como arquetas de telecomunicaciones, cuando puedan producir acumulaciones de agua que duren más de una semana.
- En relación con las balsas de recogidas de pluviales, se debe disponer de un plan para evitar la proliferación de mosquitos, haciendo uso preferentemente de las opciones de prevención y/o tratamiento biológicos."

3.6.6 Residuos

21. Las obras de urbanización, reparcelación e infraestructuras que se vayan a proyectar y ejecutar, así como todas las construcciones posteriores para el desarrollo de la zona deberán de cumplir la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

22. Se deberá incorporar un Estudio de Gestión de Residuos, de acuerdo con lo exigido en la Ordenanza de los Residuos de la Construcción y Demolición del Municipio de Murcia con todos los contenidos descritos en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y





demolición, en base a cuyas cantidades se determinará el importe de la fianza por producción de residuos de construcción y demolición, debiendo especificar tipología de los distintos residuos generados (residuos inertes, madera, metal, plástico, papel y cartón, vidrio, residuos peligrosos etc.).

En dicho Estudio se deberá especificar si para las obras a ejecutar es necesario el aporte de tierras (indicando su procedencia y cantidad) o bien se produce sobrante de las mismas, en cuyo caso deberá justificar su destino.

3.6.7 Calidad del Aire

23. Se deberá justificar el cumplimiento de los artículos 31-34 de la Ordenanza de Protección de la Atmósfera del Ayuntamiento de Murcia en cuanto a las medidas correctoras a adoptar a fin de evitar la dispersión de contaminantes.

24. En el diseño de viales y organización del tráfico se deberán aplicar medidas encaminadas a evitar puntos de acumulación y retención de tráfico, al objeto de minimizar y/o evitar zonas de episodios puntuales de contaminación.

25. Se establecerán medidas que puedan fomentar la movilidad sostenible de parte de los usuarios de la zona, como por ejemplo carril bici, líneas de transporte público, espacios de recarga de vehículos ecoeficientes, etc, al objeto de contribuir a disminuir las emisiones asociadas al tráfico.

26. Se establecerán las medidas necesarias para garantizar que durante los trabajos de obra de desarrollo de este Programa, así como de los proyectos derivados del mismo (futuros desarrollos urbanísticos, proyectos de urbanización, proyectos constructivos de infraestructuras, etc) se adopten las medidas necesarias al objeto de evitar la incidencia en la calidad del aire, especial atención merecerá la prevención de la emisión de material particulado.

27. Se establecerán las medidas protectoras y correctoras necesarias a aplicar cuando se supere el umbral superior de evaluación para el NO₂ y el valor límite de protección a la salud para el material particulado PM10.

28. Se activarán los protocolos de actuación municipal en episodios ambientales de contaminación diseñados a tal efecto, en su caso.

29. Los proyectos técnicos de todas aquellas actuaciones que sean susceptibles de generar molestias por olores, deberán acompañarse de estudios específicos de olores que garanticen que su funcionamiento no generará molestias en el entorno en ninguna circunstancia. Dichos estudios deberán realizarse utilizando procedimientos normalizados y modelos predictivos.

3.6.8 Paisaje

30. Los instrumentos de planeamiento y proyectos de desarrollo incluirán Estudios de Paisaje, de acuerdo con lo establecido en los artículos 45, 46 y 47 de la LOTURM.





3.6.9 Bienes materiales. Redes hidráulicas

31. Será necesario la toma de medidas en campo para definir con exactitud la posición de las redes hidráulicas afectadas.

32. Se deberá contactar con cualesquiera organismos públicos titulares de redes hidráulicas afectadas para proceder a la salvaguarda y desvío de estas tuberías, si procede.

33. Se plantea necesaria la presentación de un “Proyecto de Reposición de Redes” en relación con las conducciones de abastecimiento, saneamiento y riego afectadas de titularidad municipal.

- Deberá incluir un estudio de drenaje superficial de la zona de actuación, teniendo en cuenta la reutilización y aprovechamiento de las aguas de escorrentía, así como sistemas de drenaje urbano sostenible.
- Para la redacción se tendrán en cuenta las especificaciones de EMUASA, con el detalle hidráulico, disposición de materiales y piezas especiales, perfiles y secciones tipo de zanja indicando distancias de separación entre las conducciones de EMUASA y resto de servicios, así como separación de posibles cimentaciones y plataformas a ejecutar.
- El Proyecto se presentará en el Dpto. de Planificación y Obras de EMUASA en formato digital para su estudio y aprobación (tanto en formato pdf, como planos en formato dwg y georreferenciados en el sistema de coordenadas ETRS89).
- La conformidad por parte de EMUASA al Proyecto que se ha de presentar está supeditada al cumplimiento del condicionado técnico establecido en el Condicionado técnico en afecciones con plataformas de viales proyectados y en las Especificaciones Técnicas de Desvíos elaborados por EMUASA a propósito de este Programa de Actuación.
- Una vez redactado y verificado el Proyecto y previo al inicio a los trabajos, sería necesario que se contactara nuevamente con el Dpto. de Planificación y Obras de EMUASA, con la suficiente antelación para el replanteo de las afecciones con las redes existentes.
- Previa ejecución de la actuación se deberá de volver a solicitar un informe de Redes al Dpto. de Planificación y Obras de EMUASA, en incluir, en un Anexo modificado del Proyecto de Reposición de Redes las nuevas afecciones que se presenten, en caso de que proceda.
- Los posibles entronques de abastecimiento, así como las anulaciones de redes y gestión completa de acometidas afectadas (cortes de suministro, anulación, conexión a nuevas redes desviadas y restablecimiento de servicio), serán ejecutadas por EMUASA y se solicitan previamente al Dpto. de Clientes.
- Los entronques de saneamiento, podrán ser ejecutados de forma independiente previa presentación y aprobación de la propuesta técnica por





el Dpto. de Planificación y Obras de EMUASA.

3.6.10 Bienes materiales. Viales o infraestructuras municipales

34. Deberá garantizarse la comunicación de la actuación territorial a desarrollar asegurando la continuidad de los viales de comunicación con la red principal, así como su entronque con viales ya existentes.

35. La capacidad de los viales deberá estar adaptada a la intensidad de tráfico prevista.

36. Los accesos deberán ser autosuficientes, es decir, no dependerán de otras actuaciones previstas en la zona, de las que se pueda valer para acceder, a no ser que ya estén ejecutadas, abiertas al tráfico rodado y no sean de carácter restrictivo o insuficiente para el tráfico previsto.

3.6.11 Bienes Materiales. Red de Carreteras del Estado y de la CARM

37. Se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial en su artículo 20.

38. Para poder ser informados como exige el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, los correspondientes proyectos de desarrollo o de urbanización necesarios para la materialización de la ZAL de Murcia y consiguientemente ser aprobados y poder dar licencias de ejecución de obras, y a fin de asegurar el cumplimiento del artículo 36, en especial su apartado 9, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, así como el artículo 18.1.c. del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, será condición inexcusable y previa que el Proyecto de reordenación de accesos, conforme a la DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA EN RELACIÓN AL ESTUDIO DE REMODELACIÓN DEL ENLACE DEL P.K. DE LA AUTOVÍA A-7. (oct. 2020) esté debidamente tramitado y aprobado conforme al artículo 104 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

39. Para poder dar licencias de ocupación o de actividad o poner en servicio la ZAL de Murcia, deben estar concluidas las obras de ejecución de reordenación de accesos previstas, conforme al Proyecto necesario, y con la conformidad de la Dirección General de Carreteras del Estado.

40. Cualquier incidencia sobre las carreteras regionales afectadas, serán objeto de informe al interesado en el momento que solicite autorización administrativa para realizar las obras que se incluyan en la zona de afección de las carreteras regionales, y versarán sobre los asuntos específicos a tener en cuenta de acuerdo con la vigente Ley de Carreteras y las Normas y Reglamentos técnicos vigentes.



3.6.12 Bienes materiales. Sistema General Ferroviario.

41. Se han de cumplir las condiciones de protección establecidas al efecto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su Reglamento de desarrollo, (aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre), y solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias las autorizaciones que sean precisas.

42. Se han de eliminar los conflictos encontrados entre los accesos viarios del PAT y el Estudio Informativo de la Integración Urbana de la Línea Chinchilla-Cartagena en Alcantarilla y Jabalí Nuevo (Murcia) y a su vez compatibilizar las conexiones ferroviarias propuestas con la línea de ferrocarril existente 03-322 Murcia Cargas-Águilas y con la Línea de Alta Velocidad en obras en el tramo Nonduermas-Sangonera, de forma que ,los nuevos ramales previstos quedan como se refleja en la siguiente imagen:



Imagen. Nuevos ramales previstos: el acceso a la ZAL de Murcia – MedFood cruzaría primero bajo la alternativa sur del estudio de la variante de Alcantarilla por medio de un paso inferior a ésta. Posteriormente, pasarían ambos bajo el P.S. 108.4 en obras, y, tras una conexión común, el nuevo ramal discurriría durante un tramo en paralelo a la LAV, hasta la localización proyectada del aparato de vía con la LAV.

43. Se solicitará la correspondiente autorización de derivación particular y conexión a la Red Ferroviaria de Interés General según el procedimiento vigente en ADIF.

3.6.13 Otros Bienes materiales

44. La realización de las obras no debe producir alteraciones en las infraestructuras de interés general existentes en la zona tales como caminos, vías pecuarias, desagües o tuberías de riego, en el caso de que existan, ni se dañen las explotaciones agrarias colindantes.

45. La realización de las obras no debe producir alteraciones en el natural fluir de





las aguas superficiales que puedan incidir en el resto de la zona.

46. Se establecerán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que las condiciones de inundabilidad naturales de los sectores colindantes al PAT-Medfood no se vean agravadas de forma significativa por la implantación de las actuaciones que desarrollen el Programa.

3.6.14 Servidumbres

47. Cualquier proyecto de construcción que se vaya a llevar a cabo en dicha zona deberá requerir autorización previa del Ministerio de Defensa al estar afectada por servidumbres aeronáuticas en vigor de la Base Aérea de Alcantarilla según el RD 808/2009.

3.6.15 Hidrología

48. La viabilidad de la ordenación propuesta queda condicionada a la desafectación del tramo de cauce del Río Nula afectado que ha sido deslindado mediante Resolución de la CHS de 19 de septiembre de 2016, que posibilite la adquisición de los terrenos patrimoniales resultantes.

49. Los viales, vías de servicio y carriles-bici deben situarse fuera de la zona de flujo preferente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 bis del RDPH.

50. Se estará a lo establecido en el artículo 14 bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico en el ámbito de la actuación afectado por la zona inundable.

51. En las zonas de inundación peligrosa que vienen a tener el carácter de “zona de flujo preferente”, debe aplicarse las limitaciones establecidas en los artículos 9 bis o 9 ter del Reglamento Público Hidráulico, según corresponda.

52. El Plan de Actuación Local frente a Emergencias por Inundación, o en su defecto un instrumento específico de gestión de riesgo en la zona, debe incluir las medidas preventivas de alerta e interrupción de la circulación por los viales y vías de servicio planteados que se sitúan en zona inundable.

53. Los vertidos al dominio público hidráulico (ya sean pluviales o de residuales con la dilución adecuada), en su caso, requieren de la previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Segura, según lo previsto en los artículos 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

54. Para la reutilización de aguas residuales, en su caso, se requiere la obtención de concesión para su aprovechamiento por parte del organismo de cuenca.

55. En la documentación que se presente para la autorización del puente a ejecutar sobre el Río Guadalentín, así como también para el viaducto que se prevee ejecutar, se tendrán en cuenta los siguientes condicionantes para el diseño:

- La separación entre estribos debe abarcar al menos la vía de intenso





desagüe. Asimismo, esta separación vendrá determinada por la condición de que no se produzcan desbordamientos o que no se modifique significativamente la zona inundable ya existente.

- Deberá dimensionarse para el período de retorno de 500 años, a no ser que se pueda descartar el riesgo de que se produzcan daños catastróficos (pérdida de vidas humanas de carácter no incidental), pudiéndose en ese caso dimensionar para el período de retorno de 100 años. Independientemente del período de retorno considerado, se debe mantener un resguardo mínimo de 1 m.
- En cuanto al trazado en planta, si se produce esviaje con respecto a la dirección de las líneas de flujo, la disposición de las pilas debe causar la menor interferencia posible, por lo que su alineación se proyectará en el sentido de la corriente.
- Se contemplará y justificará suficientemente el dimensionamiento de las estructuras de protección contra la erosión de estribos y pilas.

56. En zona de policía se considera compatible el uso Protección Ambiental en la Zona Inundable, considerando que los posibles caminos o viales que puedan establecerse en ella se destinan tan solo a su mantenimiento.

57. Dadas las características de la zona inundable, en la pequeña franja que se ubica entre el vial (SGVE) y la zona de Protección Ambiental, perteneciente al sector 2-Medfood, no se permite el establecimiento de edificaciones.

58. Respecto de la disponibilidad de recursos hídricos y sus condiciones:

- El informe favorable será válido durante un plazo de seis años desde la aprobación del Programa de Actuación Territorial, durante el cual deberán iniciarse las actuaciones de urbanización que permitirán la transformación del suelo rural en urbano (en los términos definidos en el texto refundido de la Ley del Suelo).

Transcurrido dicho plazo sin que hayan dado inicio, habiéndose paralizado su ejecución por plazo superior a tres años consecutivos, o producida la caducidad de los instrumentos deberá solicitarse de nuevo informe de disponibilidad de recursos hídricos antes de que puedan comenzar a reanudarse las actuaciones.

- La Consejería de Fomento e Infraestructuras deberá comunicar a esta Confederación Hidrográfica las fechas de aprobación formal del instrumento, el inicio y terminación de las actuaciones de urbanización, así como sus eventuales paralizaciones y reanudaciones.

Las fechas de inicio y de terminación de las actuaciones de urbanización se determinarán conforme a lo previsto en el artículo 14.4 del texto refundido de la Ley del Suelo, aprobado por Real Decreto Legislativo





2/2008, de 20 de junio.

3.6.16 Relativos al Plan de Vigilancia Ambiental e Indicadores de Seguimiento del Aire

59. Respecto a los indicadores de la evolución de la evaluación de la calidad del aire se deberá incluir los relativos a la evolución de la incidencia en la calidad del aire de una manera más localizada, sobre el ámbito de actuación y su zona de influencia más inmediata, para el seguimiento y/o estudio de episodios y/o situaciones de contaminación más localizadas en dicho ámbito:

- Los indicadores estarán basados, entre otros, en estudios de modelización sobre esta zona de influencia más inmediata, campañas de medición de contaminantes, etc.,
- Los contaminantes a considerar deberán ser al menos los contaminantes que se registran en las estaciones de la Red de calidad del aire de la zona aglomeración urbana de Murcia.
- En relación al indicador que considera emisiones de material particulado PM10, es conveniente la diferenciación, además, de la fracción PM2,5.

4 CONCLUSIÓN.

1. La Dirección General de Medio Ambiente es el órgano administrativo competente para formular la Declaración Ambiental Estratégica de conformidad con lo establecido con el Decreto n.º 118/2020, de 22 de octubre, del Consejo de Gobierno, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente.

2. El procedimiento administrativo para elaborar esta Declaración Ambiental Estratégica ha seguido todos los trámites legales establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental así como la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, aplicándose, en su caso, de forma supletoria la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (de acuerdo con la Disposición adicional duodécima de la Ley 21/2013).

3. Teniendo en cuenta los antecedentes mencionados, las disposiciones citadas y las demás normas de general y pertinente aplicación, a propuesta del Servicio de Información e Integración Ambiental (SIIA) mediante informe de 5 de mayo de 2021, y a los solos efectos ambientales, este órgano ambiental, en base al resultado de las consultas realizadas y de conformidad con el artículo 25.1, emite **DECLARACION AMBIENTAL ESTRATÉGICA**, determinando que el **Programa de Actuación Territorial de la Terminal Intermodal y Zona de Actividades Logísticas de Murcia, en el término municipal de Murcia, no tiene efectos o impactos adversos**





significativos de acuerdo con el análisis técnico del expediente llevado a cabo y establecido en el artículo 24 de la sección 1.ª del capítulo I del título II de la LEA, siempre que se cumpla con las determinaciones, medidas y condiciones finales que aparecen en el apartado 3.6, que serán de obligado cumplimiento junto con las contenidas en el EsAE (y que no se opongan a las anteriores).

4. Esta Declaración Ambiental Estratégica se hará pública en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) y en la sede electrónica del órgano ambiental.

5. El presente informe tiene la naturaleza de informe preceptivo y determinante. Contra el mismo no procederá recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de adopción o aprobación del plan o programa.

6. En el plazo de quince días hábiles desde la adopción o aprobación del plan o programa, el órgano sustantivo remitirá para su publicación en el BORM la siguiente documentación:

a) La resolución por la que se adopta o aprueba el plan o programa, y una referencia a la dirección electrónica en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del público el contenido íntegro de dicho plan o programa.

b) Un extracto que incluya los siguientes aspectos:

1.º De qué manera se han integrado en el plan o programa los aspectos ambientales.

2.º Cómo se ha tomado en consideración en el plan o programa el estudio ambiental estratégico, los resultados de la información pública y de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas y la declaración ambiental estratégica, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.

3.º Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.

c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa.

7. El órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del plan o programa para, entre otras cosas, identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.

A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo, en los términos establecidos en la declaración ambiental estratégica, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de la declaración ambiental estratégica. El informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental. El programa de vigilancia ambiental y el listado de comprobación se harán públicos en la sede electrónica del órgano sustantivo.





8. La Declaración Ambiental Estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del plan o programa en el plazo máximo de **dos años** desde su publicación. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del plan o programa. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado por el órgano ambiental a solicitud del promotor.

9. La declaración ambiental estratégica de un plan o programa aprobado podrá modificarse cuando concurren circunstancias que determinen la incorrección de la declaración ambiental estratégica, incluidas las que surjan durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, tanto por hechos o circunstancias de acaecimiento posterior a esta última como por hechos o circunstancias anteriores que, en su momento, no fueron o no pudieron ser objeto de la adecuada valoración.

EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Francisco Marín Arnaldos
(documento firmado electrónicamente)

