



Región de Murcia
Consejería de Presidencia

Dirección General de Medio Ambiente

C/ Catedrático Eugenio
Úbeda Romero, nº 3-4ª
30008 Murcia

T. 968 228872
F. 968 228815

RESOLUCIÓN DE 27 DE FEBRERO DE 2012 DEL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, POR LA QUE SE APRUEBA EL DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA ELABORACION DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA. (Exp. 1/11 EAE)

I. ANTECEDENTES

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, introduce en la legislación española la evaluación ambiental de planes y programas, también conocida como evaluación ambiental estratégica, como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, basándose en la larga experiencia en la evaluación de impacto ambiental de proyectos, tanto en el ámbito de la Administración General del Estado como en el ámbito autonómico, e incorpora a nuestro derecho interno la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia se encuentran incluidas en el ámbito que determina el artículo 104.2 a) y b) de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, y por tanto, quedan sujetas al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica. Con objeto de iniciar dicho trámite, la Dirección General de Transportes y Puertos, como órgano promotor, dio traslado a esta Dirección General del Documento de Inicio de las presentes Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos, conforme al artículo 105.1 de la Ley 4/2009.

Con fecha de 6 de abril de 2011, como prevé el artículo 105.3 de la mencionada Ley 4/2009, la documentación aportada por el órgano promotor se remitió a las Administraciones Públicas previsiblemente afectadas y al público interesado, notificando la iniciación del procedimiento y solicitando sus consideraciones para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Con fecha 13 de enero de 2012, por parte del Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental se ha realizado informe-propuesta del Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia.



Región de Murcia
Consejería de Presidencia

Dirección General de Medio Ambiente

C/ Catedrático Eugenio
Úbeda Romero, nº 3-4ª
30008 Murcia

T. 968 228872
F. 968 228815

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Artículos 3 y 9 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, así como los artículos 101 y 105.3 de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada.

La Dirección General de Medio Ambiente es el órgano administrativo competente en relación al procedimiento de Evaluación Ambiental, de conformidad con lo establecido en la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, en el Decreto nº 141/2011, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Presidencia (B.O.R.M. nº 157, de 11 de julio de 2011).

A la vista de los antecedentes y fundamentos de derecho, esta Dirección General resuelve:

1. Aprobar el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia, incluyendo las modalidades y el plazo de información y consulta, que se adjunta a la presente Resolución.
2. Notificar dicha aprobación a la Dirección General de Transportes y Puertos, en su calidad de órgano promotor de dichas Líneas Estratégicas, para su consideración en el proceso de planificación.

Murcia, a 27 de febrero de 2012

EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

Fdo: Amador López García



DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA. (Exp. 1/11 EAE)

1. ANTECEDENTES	3
2. CONSULTAS REALIZADAS	3
3. PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS PRINCIPALES DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA.....	8
4. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO O NACIONAL, ASÍ COMO REGIONAL O LOCAL, QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL MISMO Y RELACIÓN CON OTROS PLANES O PROGRAMAS CONEXOS.....	9
5. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LA ZONA, PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN, OBJETO DE ESTUDIO, EN EL MEDIO AMBIENTE, Y MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CONTRARRESTAR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO EN EL MEDIO AMBIENTE POR LA APLICACIÓN DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA.....	9
5.1. Edafología, calidad y usos del suelo.....	
5.2. Hidrología e Hidrogeología. Dominio Público Hidráulico.....	
5.3. Medio costero y marino.....	
5.4. Calidad del aire.....	
5.5. Generación y gestión de residuos.....	
5.6. Confort sonoro.....	
5.7. Socioeconomía. Salud Pública.....	
5.8. Patrimonio Natural y Biodiversidad.....	
5.9. Riesgos naturales y tecnológicos.....	
5.10. Patrimonio cultural.....	
5.11. Paisaje.....	
5.12. Modelo Territorial.....	
5.13. Otros aspectos ambientales.....	
5.14. Valoración global.....	
6. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLAR LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA.....	36
7. RESUMEN DE LAS RAZONES DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PREVISTAS Y DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN, INCLUIDAS LAS DIFICULTADES	



ENCONTRADAS A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA.....	37
8. SEGUIMIENTO.....	40
9. RESUMEN NO TÉCNICO.....	41
10. VIABILIDAD ECONÓMICA.....	42
11. CRITERIOS AMBIENTALES.....	42
12. CARTOGRAFÍA DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	42
13. MODALIDADES, AMPLITUD Y PLAZO DE INFORMACIÓN Y CONSULTAS	43
13.1.Modalidad de la consulta.....	44
13.2.Amplitud de la consulta.....	45
ANEXO I.....	47
1. Planificación urbanística.....	47
2. Uso y consumo del suelo	47
3. Valores Naturales	48
4. Gestión del agua.....	48
5. Gestión de la energía.....	49
6. Gestión de residuos	49
7. Materiales de Construcción	50
8. Movilidad.....	50
9. Paisaje.....	50
10. Jardinería	50
ANEXO II.....	51
ANEXO III	56



1. ANTECEDENTES

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, somete a un proceso de evaluación ambiental estratégica aquellos planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que sean elaborados y aprobados por una Administración Pública, siempre y cuando esta 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.

Las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia (LEOPDRM, en adelante), se encuentran incluidas en el ámbito que determina el artículo 104.2 a) y b) de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, y por tanto, queda sujeto al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica. Con objeto de iniciar dicho trámite de Evaluación Ambiental Estratégica la Dirección General de Transportes y Puertos, como órgano promotor, dio traslado a la Dirección General de Medio Ambiente del Documento de Inicio de las presentes Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos, conforme al artículo 105.1 de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada.

En el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme al artículo 105.3 de la Ley 4/2009, de Protección Ambiental Integrada, el órgano ambiental determina la amplitud y nivel de detalle del informe de sostenibilidad, mediante el Documento de Referencia, objeto del presente documento.

2. CONSULTAS REALIZADAS

El órgano ambiental, representado por la Dirección General de Medio Ambiente, con objeto de determinar la amplitud, el nivel de detalle y el grado de especificación del Informe de Sostenibilidad Ambiental y elaborar el presente documento de referencia, solicita, de acuerdo al artículo 105.2 de la Ley 4/2009, a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado sus comentarios y sugerencias en relación con la problemática ambiental del instrumento de ordenación referido.

Con fecha de 6 de abril de 2011, la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, realizó consulta a los siguientes organismos, administraciones, instituciones y asociaciones:

1. Ayuntamiento de Águilas.
2. Ayuntamiento de Los Alcázares.
3. Ayuntamiento de Cartagena.
4. Ayuntamiento de Lorca.
5. Ayuntamiento de Mazarrón.
6. Ayuntamiento de San Javier.
7. Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar.
8. Ayuntamiento de La Unión.
9. Delegación del Gobierno en la Región de Murcia.



10. Comandancia Naval de Cartagena (Ministerio de Defensa).
11. Confederación Hidrográfica del Segura.
12. Capitanía Marítima de Cartagena.
13. Demarcación de Costas (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino).
14. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar
(Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino).
15. Federación Regional de Cofradías de Pescadores de la Región de Murcia.
16. Servicio de Evaluación Ambiental Estratégico. Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consellería de Medio Ambiente (Generalitat de Valencia).
17. Consejería de Medio Ambiente, Prevención y Calidad Ambiental
(Junta de Andalucía).
18. Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia e Investigación).
19. Dirección de Patrimonio Natural y Biodiversidad.
20. Servicio de Vigilancia e Inspección Ambiental (D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental).
21. Dirección General de Ganadería y Pesca.
22. Dirección General de Transportes y Puertos.
23. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias.
24. Dirección General de Territorio y Vivienda.
25. Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales.
26. Dirección General de Turismo.
27. ANSE.
28. Ecologistas en Acción.

De los cuales, a fecha de la realización de este Documento de Referencia, se han pronunciado:

1. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. En su informe de fecha 10 de mayo de 2011, establece una serie de consideraciones a tener en cuenta en la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental.
2. Dirección General de Ganadería y Pesca. En su informe de fecha 11 de mayo de 2011 estima oportuno indicar la conveniencia de realizar un análisis de los efectos que el instrumento de ordenación propuesto pudiera tener sobre el sector pesquero profesional de la región, ya que tanto la nueva construcción de puertos deportivos como la ampliación de los ya existentes podría suponer un perjuicio para este sector, que puede ver reducidos sus caladeros cercanos a la costa.



3. Dirección General de Transportes y Puertos. En su informe de fecha 6 de mayo de 2011 comunica que no se estima necesario emitir sugerencias o comentarios adicionales.
4. Dirección General de Territorio y Vivienda. En su escrito de 17 de mayo de 2011, en materia de Ordenación del Territorio, se indica la normativa que le es de aplicación a las LEOPDRM, como es el Decreto nº 57/2004 de 18 de junio, por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, y además, que debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 23 de julio de 2004, por el que se declara como Actuación de Interés Regional la Marina de Cope.
5. Ayuntamiento de Águilas. En su comunicación de fecha 10 de junio de 2011 adjunta acuerdo de la Junta de Gobierno Local que transcribe informe emitido en fecha 30 de mayo de 2011 por el Ingeniero Municipal, en el cual se pone de manifiesto que, sin perjuicio del correspondiente informe del Técnico Municipal de Medio Ambiente, no se propone comentario o sugerencia a las LEOPDRM.
6. Ayuntamiento de Lorca. En su escrito de fecha 5 de mayo de 2011 transcribe informe emitido en fecha 29 de abril de 2011 por la Técnico de Medio Ambiente de ese Ayuntamiento, en el cual se pone de manifiesto que se debe analizar la creación de una instalación portuaria en el entorno del Ramonete (Puntas de Calnegre), tal y como se contempla en el apartado 2.4 "Sistema de transportes, comunicaciones e infraestructuras" del Decreto nº 57/2004, de 18 de junio, por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia. Asimismo, señala que en la Junta de Gobierno Local celebrada el día 16 de mayo de 2008, se acordó el estudio, financiación y construcción de un puerto de refugio en el Paraje de Puntas de Calnegre.
7. Ayuntamiento de Cartagena. En su escrito se transcribe el informe emitido por su Servicio de Planificación Ambiental de fecha 17 de mayo de 2011, en el cual se proponen comentarios y sugerencias sobre el planeamiento urbanístico municipal, el análisis de alternativas, la identificación de efectos



inducidos e impactos y el establecimiento de medidas preventivas y correctoras adecuadas.

8. Asociación de Naturalistas del Sureste. En su informe de fecha 15 de junio de 2011, realiza varias observaciones al documento de inicio, y solicita la retirada de este y la elaboración de uno nuevo que considere diversas cuestiones, entre otras: realización de una adecuada evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000, moratoria a nuevas plazas de amarre en el Mar Menor y progresiva sustitución de embarcaciones a motor por las de a vela, retirada de los nuevos puertos deportivos de Marina Cope e Isla Plana, desarrollo decidido de plazas en seco que únicamente constituyen 1/3 de las plazas previstas, búsqueda de nuevas fórmulas que reduzcan la demanda de puntos de amarre (alquiler,..) y modificación del proyecto de puerto deportivo de Portmán, reduciendo el número de amarres previsto y favoreciendo un mejor aprovechamiento por el sector pesquero.
9. Confederación Hidrográfica del Segura. En su informe de fecha 14 de junio de 2011, no prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la planificación objeto de la evaluación ambiental, teniendo en cuenta el nivel de detalle de la documentación aportada. No obstante, el informe enumera los aspectos a tener en cuenta en los proyectos que desarrollen la planificación en estudio. Indica que dada la proximidad de ciertas actuaciones con las desembocaduras de ramblas, requieren especial atención las obras previstas en el embarcadero y fondeadero de la Ribera y los puertos deportivos en el paraje de Casica Verde y Los Urrutias, así como aquellos puertos de nueva creación, que son Puerto Mayor, El Atalayón, Portmán, Marina de Curra, Isla Plana y Marina Cope. Por último, señala que cualquier propuesta de puerto deportivo que se sitúe dentro de la zona de seguridad de 100 metros de anchura a ambos lados de la desembocadura de ramblas, deberá justificarse mediante el oportuno estudio hidráulico, y contar con el preceptivo informe que ese Organismo debe emitir en aplicación del artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas.



10. Dirección General de Turismo. En su comunicación de fecha 17 de junio de 2011 manifiesta que el "Plan Director de Turismo de la Región de Murcia 2006/2012" destaca el turismo náutico entre los productos turísticos más competitivos y atractivos de la región, y por ello consideran positivo que se formulen unas Líneas Estratégicas. En cuanto a la amplitud o nivel de detalle del ISA, no realizan ningún comentario. Asimismo, con fecha 1 de julio de 2011, la Dirección General de Transportes y Puertos remite informe de la Dirección General de Turismo, de fecha 17 de junio de 2011, en el que se realizan una serie de indicaciones para mejorar el contenido de las LEOPDRM desde un punto de vista turístico, y a la vista del informe técnico emitido al respecto por el Servicio de Planificación de Infraestructuras Turísticas.
11. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias. En su informe de fecha 12 de julio de 2011, analiza los riesgos existentes en la zona de estudio, aplicando los planes de emergencia COMAMUR: "Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental en la Región de Murcia" y COPLA: "Plan de Vigilancia y Rescate en Playas, y Salvamento en la Mar en la Región de Murcia". Según este informe se considera adecuado aplicar el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario. El informe concluye que el proyecto resultará beneficioso para las infraestructuras de salvamento marítimo regional, esperando que se culmine con la supresión de los fondeaderos no controlados, y finaliza insistiendo en la obligación de elaborar los correspondientes Planes de Lucha contra la Contaminación, dotándolos de los medios y recursos necesarios, así como la formación del personal encargado de su uso y mantenimiento.
12. Dirección General de Bienes Culturales. En su informe de fecha 21 de septiembre de 2011 realiza numerosas observaciones, y menciona varios aspectos que con independencia de que para las actuaciones concretas de ampliación o creación de nuevas áreas portuarias o nuevas marinas secas, deba hacerse un estudio detallado por técnico competente para evaluar las posibles afecciones a elementos o estructuras del patrimonio cultural ya



recogidas en el planeamiento urbanístico, o en los registros de Bienes de Interés Cultural, Bienes Catalogados por su relevancia cultural o Bienes Inventariados, de la Administración Regional.

13. Servicio de Información e Integración Ambiental (Dirección General de Medio Ambiente). Su informe de fecha 22 de noviembre de 2011, incluye el siguiente contenido: análisis de las afecciones ambientales que se derivarían de la ejecución de los proyectos, afecciones sobre la laguna del Mar Menor, Objetivos a incorporar en las Líneas Estratégicas de Ordenación de Puertos Deportivos, contenido y amplitud de la información a tener en cuenta en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).

Se adjunta copia de dichos informes al objeto de que sean tenidos en cuenta en la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA). Así mismo, estos pronunciamientos han sido considerados en la elaboración del presente Documento de Referencia, que establece el alcance y contenido del Informe de Sostenibilidad.

3. PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS PRINCIPALES DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA

La Dirección General de Transportes y Puertos prevé las "Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia" como instrumento de planificación territorial, el cuál se centra en la ordenación de puertos deportivos e instalaciones afines, como las marinas secas.

El ámbito territorial de dicho instrumento se limita al Litoral de la Región de Murcia, en los municipios costeros, donde se localiza la actividad náutica. Estos municipios son: San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, Cartagena, La Unión, Mazarrón, Lorca y Águilas.

Se establecen tres tipologías básicas de actuaciones a desarrollar en la laguna costera del Mar Menor y en la franja costera litoral mediterránea:

- i) Construcción de nuevos puertos deportivos (1 en el Mar Menor y 5 en el Mar Mediterráneo)
- ii) Ampliación de algunos existentes (7 el en Mar Menor y 1 en el Mar Mediterráneo)
- iii) Creación de marinas secas (5 en el Mar Menor y 6 en el Mar Mediterráneo).

Se indican cuatro categorías de protección en cuanto a las posibles zonas de actuación, denotadas como A, B, C y D, y ordenadas por niveles de exigencia y rigor en su preservación ambiental:



Nivel A. Zonas de prohibición de construcción de puertos de nueva planta.

Nivel B. Zonas de construcción permitida.

Nivel C. Zona donde está permitida la ampliación de las instalaciones portuarias existentes.

Nivel D. Zona susceptible de albergar otras instalaciones náutico-deportivas.

En este apartado en el ISA se considerarán los siguientes aspectos:

1. Se identificará y describirá el ámbito de las actuaciones propuestas por las Líneas Estratégicas.
2. Descripción detallada de los objetivos principales de las Líneas Estratégicas, y sus condiciones reguladoras.

4. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO O NACIONAL, ASÍ COMO REGIONAL O LOCAL, QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL MISMO Y RELACIÓN CON OTROS PLANES O PROGRAMAS CONEXOS.

Objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional, así como regional o local (planeamiento urbanístico general o de desarrollo, agenda local 21, etc.), que guarden relación con el instrumento de ordenación, objeto de estudio, así como aquellos derivados de la normativa local, regional y estatal sobre ruido, vertidos, abastecimiento de agua, emisiones a la atmósfera, suelos contaminados, residuos, biodiversidad, flora, fauna, etc., y la manera en que tales objetivos se han tenido en cuenta durante su elaboración.

Se deberá incluir los siguientes apartados:

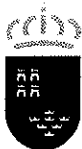
1. Identificación y relación (coherencia) con otros planes o instrumentos de ordenación territorial en niveles jerárquicos superiores (Planificación Estatal, Directrices y Planes de Ordenación Territorial, etc.) o al mismo nivel, transversales o sectoriales (Planes Municipales de Infraestructuras, Planes de Desarrollo Comarcal, Planes de Residuos y de Saneamiento y Depuración de las Aguas Residuales Urbanas, etc.), teniendo en cuenta especialmente los efectos acumulativos y sinérgicos de éstos últimos con el instrumento de ordenación en estudio.
 - El informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar establece que:
 - "El Plan de Ordenación" deberá analizar y garantizar su compatibilidad con los planes y programas de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar en la Región de Murcia.
 - Con independencia de su compatibilidad con diferentes disposiciones e instrumentos de planificación que aparecen citados en el Documento Inicial, el "Plan" deberá asegurar su compatibilidad con los siguientes:
 - a) Directiva Marco del Agua, en concreto con el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica correspondiente, en especial en



cuanto se refiere al estado ecológico de las masas de agua de transición y costeras.

b) Ley 4/2010, de Protección del Medio Marítimo y, en particular, la estrategia correspondiente a la Demarcación Marina que incluye la zona.

- El informe de la Dirección General de Territorio y Vivienda establece que debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 23 de julio de 2004, por el que se declara como Actuación de Interés Regional la Marina de Cope.
2. Objetivos de protección ambiental que guardan relación con las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia y la manera en que se han tenido en cuenta durante la elaboración de estas Directrices (Objetivos incluidos en: Estrategia Regional de Desarrollo Sostenible, Estrategias Regionales de la Biodiversidad y Forestal, Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, Agenda 21 Local, etc.)
- El informe de la Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias, establece que deberán considerarse los siguientes Planes de Emergencia:
 - CONMAMUR: "Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental en la Región de Murcia"
 - COPLA: "Plan de Vigilancia y Rescate en Playas, y Salvamento en la Mar en la Región de Murcia".
 - El informe del Servicio de Información e Integración Ambiental:
 - Debido a la magnitud de los proyectos incluidos en el Plan así como a la vulnerabilidad de algunas de las zonas donde se pretende ubicar sugieren las siguientes premisas que, si bien forman parte de uno de los objetivos de las LEOPD, en concreto del apartado b cuando se señala: "Preservar el medio costero de la Región de Murcia, renunciando a la construcción de cualquier instalación que pueda producir impactos ambientales negativos", sin embargo no se ven reflejadas cuando se concretan determinadas actuaciones que definen las líneas estratégicas:
 - a) Priorizar la conservación de sistemas marinos y costeros pertenecientes a la red de espacios protegidos de ámbito regional, comunitario e internacional.
 - b) Proteger áreas de alto valor paisajístico, terrestre y submarino.
 - c) Reducir las actuaciones que alteren la dinámica litoral.
 - d) Reducir las actuaciones que conlleven la resuspensión de sedimento, en especial en aquellas zonas que alberguen poblaciones y ecosistemas altamente vulnerables y singulares.



- e) Reducir las actividades contaminantes sobre el medio marino.
 - f) Buscar alternativas de menor impacto para el medio natural como, además de las marinas secas, la instalación de trenes de fondeo ecológicos.
 - g) Fomentar la coordinación con otras Administraciones con objetivos y proyectos de ordenación de las embarcaciones de recreo.
3. Justificación de las actuaciones que se plantean, y distribución de las mismas.
 4. Identificación y ubicación precisa, sobre plano a escala adecuada, de los supuestos de Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos para los cuales este instrumento de ordenación establece el marco para su futura autorización, o bien de los espacios de Red Natura 2000 que puedan resultar directa o indirectamente afectados.
 5. Justificación de la integración de todas aquellas medidas, que puedan estar relacionadas con el objeto de de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia, impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental de las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia (BORM de 20 de junio de 2003), así como justificación del cumplimiento de lo establecido en el Decreto 57/2004, por el que se aprueba las mencionadas Directrices (BORM 25 de junio de 2004).
 - El informe de la Dirección General de Territorio y Vivienda establece que en relación al cumplimiento de las DPOTL se aprecia la siguiente recomendación general, incluida en el Anexo IV de las recomendaciones en las áreas funcionales: Que los proyectos de actuaciones en la costa y aquellos que conlleven vertidos al mar se realicen de manera que se evite la pérdida de Hábitat litorales, sobre todo los que afecten a lugares de la Red Natura 2000. Para estos lugares se realizará una evaluación de las repercusiones sobre el lugar, conforme al art. 6 de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, y según el R.D. 1997/1995 de Medidas para contribuir a garantizar la Biodiversidad mediante la conservación de los Hábitats Naturales y de la Fauna y Flora Silvestres, modificado por R.D. 1193/1998.
 - El informe del Ayuntamiento de Lorca pone de manifiesto que deberá considerarse la creación de una instalación portuaria en el entorno de Ramonete (Puntas de Calnegre), tal y como se contempla en el apartado 2.4 "Sistemas de transportes, comunicaciones e infraestructuras" del Decreto nº 57/2004, de 18 de junio, por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.
 6. Objetivos de calidad acústica para cada área, de acuerdo al Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.



7. En su caso, niveles de referencia a considerar en la caracterización de suelo y análisis de riesgo para el medio ambiente y salud de las personas, de acuerdo al Real Decreto 9/2005, de suelos contaminados.

5. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LA ZONA, PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN, OBJETO DE ESTUDIO, EN EL MEDIO AMBIENTE, Y MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, CONTRARRESTAR CUALQUIER EFECTO NEGATIVO EN EL MEDIO AMBIENTE POR LA APLICACIÓN DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA

En este apartado se incluirá de forma agrupada por aspectos las características ambientales de la zona, los probables efectos significativos derivados del instrumento de ordenación, objeto de estudio, así como, las medidas previstas para prevenir, reducir y en la medida de lo posible contrarrestar cualquier efecto negativo en el medio ambiente

Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa se desarrollarán mediante referencia clara, sintética y sucinta al inventario ambiental y a la información urbanística. En este apartado el Informe de Sostenibilidad deberá realizar una sectorización o zonificación del territorio afectado por el instrumento de ordenación, en que se identifiquen las distintas unidades homogéneas sobre la base de criterios ambientales. El Informe de Sostenibilidad deberá aportar cartografía correspondiente a esta zonificación, en formato impreso y digital, según se especifica en el Capítulo 12 del presente Documento.

Asimismo, en este apartado se describirán las principales presiones, riesgos e interacciones con el instrumento de ordenación de los aspectos ambientales descritos (zonas con riesgo de erosión elevado, zonas con elevada sismicidad, zonas con riesgos elevados de incendios forestales, zonas con niveles de ruido elevados, etc).

Se incluirán los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, el medio litoral, el paisaje, los factores climáticos, los bienes materiales y el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos directos, indirectos, secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos. Además, se incluye un apartado en el que se realizará un análisis de los efectos ambientales tomados en su conjunto.

Los efectos positivos desde el punto de vista de la evaluación estratégica supondrán la facilitación de forma apreciable del cumplimiento de los principales objetivos ambientales, criterios y principios de sostenibilidad establecidos. Los efectos negativos indican que las acciones de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia dificultan la consecución de estos objetivos.



Este capítulo deberá contemplar además los mecanismos adecuados de prevención, corrección y compensación de los efectos ambientales significativos producidos. Cuando el instrumento de ordenación objeto de estudio derive de un Plan o Programa que haya sido previamente sometido a Evaluación de Impacto Ambiental, se justificará el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el mismo, advirtiéndose esta circunstancia en el Informe de Sostenibilidad e identificando con claridad el Plan o Programa.

Los factores o aspectos ambientales a tener en cuenta serán, al menos, los siguientes:

5.1. Edafología, calidad y usos del suelo.

- 5.1.1. Características de los suelos de la zona. Descripción de los usos y aprovechamientos del suelo. Comprobación de existencia en el pasado de Actividades Potencialmente Contaminantes (APC) del Suelo (Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero), y en su caso delimitación de estas zonas. (Ver apartado de cartografía)
- 5.1.2. Entre los efectos detectables se valorarán los cambios en la productividad y características del suelo así como las modificaciones de los usos del suelo.
- 5.1.3. Se propondrán medidas para prevenir o reducir la afección a la calidad de los terrenos.

5.2. Hidrología e Hidrogeología. Dominio Público Hidráulico.

- 5.2.1. Recursos hídricos superficiales, subterráneos y marinos. Humedales. Delimitación del Dominio Público Hidráulico, zonas sensibles, zonas inundables, zonas sobreexplotadas, zonas de baño, u otras protecciones del agua recogidas en la Planificación Hidrológica de Cuenca. Se justificará la disponibilidad del recurso hídrico y gestión prevista en relación con el abastecimiento de agua. (Ver apartado de cartografía)
- 5.2.2. Se describirán las posibles afecciones y riesgos de contaminación de aguas superficiales, subterráneas y marinas. Alteraciones del drenaje natural de los terrenos. Los efectos sobre los procesos de escorrentía superficial del terreno, especialmente en régimen de avenidas. Posible incidencia sobre el régimen de recarga de los acuíferos subterráneos. Modificación de la dinámica litoral.
- 5.2.3. Se plantearán medidas correctoras en relación al sistema de recogida y evacuación de aguas pluviales así como el saneamiento y depuración de aguas residuales. Se describirán los posibles mecanismos de ahorro de agua potable.
- 5.2.4. De las consultas previas;
 - 1. Confederación Hidrográfica del Segura:
 - En los proyectos que desarrollen la planificación se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:



- Afección de las actuaciones al dominio público hidráulico o a sus zonas de servidumbre y policía.
- Incidencia de las actuaciones en el régimen de corrientes.
- Disponibilidad de recursos hídricos suficientes y reconocidos legalmente para atender el incremento de la demanda de agua que pueda implicar las actuaciones.
- Incidencia sobre el estado de las masas de aguas superficiales o subterráneas que puedan verse afectadas, en especial en lo referente al mantenimiento de los objetivos de calidad y medioambientales en los medios receptores de los vertidos que se pueden generar en las actuaciones.
- Dada la proximidad de ciertas actuaciones con las desembocaduras de ramblas, requieren especial atención las obras previstas en el embarcadero y fondeadero de la Ribera y los puertos deportivos en el paraje de Casica Verde y Los Urrutias, así como aquellos puertos de nueva creación, que son Puerto Mayor, El Atalayón, Portmán, Marina de Curra, Isla Plana y Marina Cope.
- Por último, señala que cualquier propuesta de puerto deportivo que se sitúe dentro de la zona de seguridad de 100 metros de anchura a ambos lados de la desembocadura de ramblas, deberá justificarse mediante el oportuno estudio hidráulico, y contar con el preceptivo informe que ese Organismo debe emitir en aplicación del artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas.

5.3. Medio costero y marino.

- 5.3.1. Caracterización de los fondos marinos, los litorales, los acantilados, los arenales y las comunidades planctónicas, nectónicas y bentónicas. Análisis de la geomorfología costera y la dinámica litoral. Calidad del agua, tipos de sedimentos, batimetría y estudio hidrodinámico. (Ver apartado de cartografía)
- 5.3.2. Se describirán las posibles afecciones y riesgos de contaminación del medio costero y marino. Afección a la capacidad de acogida del medio y a la dinámica litoral. Alteración de la geomorfología y de la calidad de las aguas.
- 5.3.3. Se plantearán medidas correctoras en relación al medio costero y marino.
- 5.3.4. De las consultas previas;
 - 1. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar:
 - a. La protección y preservación del medio costero, con diferentes y cuantiosas figuras de protección en la Región de Murcia, conforman circunstancias contrapuestas a los fines pretendidos por el promotor: construcción de nuevas instalaciones, ampliación de las existentes y creación de marinas secas. Actuaciones, todas ellas, que inciden negativamente en el medio natural, en el dominio público marítimo-terrestre y, particularmente, en el medio marino, y en nada contribuyen



a la preservación de los mismos, a la vez que consumen recursos naturales limitados y, en ocasiones, únicos. En este sentido, en ningún caso se debe actuar en las áreas de la zona denotada como A por lo que no son admisibles excepciones para construcción de nuevos puertos o ampliación de los existentes.

- b. La propuesta que el promotor presenta no contiene alternativas, más allá de señalar la necesidad de resolver los problemas existentes y plantear diversos procedimientos "formales" en cuanto a su presentación y tramitación pero siempre con el mismo resultado "constructivo". Obviamente, resulta exigible un planteamiento de alternativas reales, acompañado de los correspondientes análisis y contemplando diferentes escenarios de actuación en la práctica. En definitiva, alternativas sobre la tipología, número y características de las instalaciones y su ubicación, sin olvidar la denominada alternativa cero.
- c. La dispersión geográfica de las actuaciones propuestas requiere un análisis más detallado de cada una de las zonas en que se localizan. La particular atención al Mar Menor que el documento anuncia, y la importante sobrecarga que sobre el mismo supone la propuesta, se compecece mal con el escaso detalle que, a la postre, el documento destina al particular. Resulta, por tanto, preciso que el ISA contemple con especial dedicación y pormenor estas circunstancias, toda vez que en el Mar Menor se propone ampliar la práctica totalidad de los puertos e incluso crear alguna nueva instalación. Con carácter general, y en todas las zonas, no deben plantearse ampliaciones en aquellos puertos adyacentes a playas, por los negativos efectos que conllevan sobre las mismas.
- d. Para cada una de las zonas geográficas o áreas en la que se incluyen las actuaciones se deberán analizar con el detalle suficiente los problemas suscitados por las mismas en las cuestiones que se enuncian a continuación sin ánimo de exhaustividad:
 - a. Morfología costera.
 - b. Dinámica litoral, con especial atención a los problemas de transporte de sedimentos, playas y otras acumulaciones sedimentarias. Determinación de posibles afecciones.
 - c. Calidad de las aguas. Aguas de baño.
 - d. Flora y fauna (Plancton, especies nectobentónicas, pelágicas y comunidades bentónicas vegetales y animales, etc.) Consideración especial de las especies protegidas y en peligro de extinción.
 - e. Espacios naturales protegidos.
 - f. Obras de infraestructura.
 - g. Navegación.



- h. Recursos y actividades pesqueras. Acuicultura.
 - i. Paisaje marítimo-terrestre.
 - j. Dominio Público marítimo-terrestre.
- e. "El Plan de Ordenación" deberá analizar y garantizar su compatibilidad con los planes y programas de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar en la Región de Murcia.
- f. Con independencia de su compatibilidad con diferentes disposiciones e instrumentos de planificación que aparecen citados en el Documento Inicial, el "Plan" deberá asegurar su compatibilidad con los siguientes:
- a) Directiva Marco del Agua, en concreto con el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica correspondiente, en especial en cuanto se refiere al estado ecológico de las masas de agua de transición y costeras.
 - b) Ley 4/2010, de Protección del Medio Marítimo y, en particular, la estrategia correspondiente a la Demarcación Marina que incluye la zona.
- g. Las distancias consideradas en el documento para actuar como elemento amortiguador frente al posible impacto de la actuación, zonas "buffer", deben de reconsiderarse y ampliarse a valores establecidos en los instrumentos correspondientes 0, en su caso, a aquellos que resulten de un análisis pormenorizado (no resultan aceptables los 150 m propuestos en algún caso para la Red Natura 2000).
- h. Deben recogerse en el ISA los resultados de los informes procedentes de la consulta a los Organismos gestores de los espacios naturales con alguna figura de protección.
- i. Deberán tomarse en consideración, a los efectos procedentes, las Recomendaciones para la Gestión del Material Dragado en los Puertos Españoles (RGMD- CEDEX 1994).
- j. El ISA deberá incluir los aspectos relativos a la influencia del mayor tráfico de embarcaciones deportivas, tanto en lo que se refiere a la contaminación por ruido submarino como la procedente de derrames de hidrocarburos.
- k. Las nuevas instalaciones ó, en su caso, las que resultan de la ampliación de las existentes, deberán disponer de un Plan de Contingencias frente a la contaminación marina accidental, adaptado a las nuevas circunstancias y condiciones.
- l. En relación con las marinas secas que se proponen, se estima que no existe en el Documento de Inicio un análisis correlativo de posibles "fondeos ordenados" de temporada, lo que permitiría algún tipo de alternativa a fin de reducir instalaciones permanentes. La regulación de los fondeos existentes en el Mar Menor ya ha sido estudiada en profundidad por la Demarcación de Costas de Murcia, elaborando un Plan de Ordenación y Regulación de los Fondeos de embarcaciones



en el litoral de Murcia. Dicho Plan fue remitido a la Dirección General de Transportes y Puertos, perteneciente a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, y a la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad perteneciente a la Consejería de Agricultura y Agua, ambas consejerías de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el 8/06/2010. En dicho Plan se plantea, como solución al actual problema de fondeos en el Mar Menor, la instalación de zonas de fondeo reguladas, con sistemas de anclaje ecológicos y otra serie de medidas que no conllevan la realización de nuevas obras en la laguna del Mar Menor. Esta propuesta debería quedar incluida y valorada en el estudio de alternativas del Estudio de Sostenibilidad Ambiental.

- m. - Sería conveniente actualizar los datos macroeconómicos utilizados para la prognosis de la demanda, en especial las estimaciones de crecimiento a corto plazo (2012), ya que las previsiones recogidas parecen desfasadas y no se ajustan a la realidad.
- n. El ISA deberá incluir los aspectos relativos a la influencia del mayor tráfico de embarcaciones deportivas, tanto en lo que se refiere a la contaminación por ruido submarino como la procedente de derrames de hidrocarburos.
- o. El "Plan" deberá acomodarse a lo dispuesto en la Ley de Costas y su Reglamento de desarrollo.
- p. Las propuestas relativas a demoliciones de diques o infraestructuras existentes deben ser objeto de un cuidadoso análisis a fin de evitar pudieran producirse impactos superiores a los existentes.
- q. EL ISA deberá contener un análisis de viabilidad económica de las diferentes alternativas, así como un análisis coste-beneficio en el que se incluyan el coste de las medidas preventivas, correctoras y de restauración previstas. Asimismo el análisis coste-beneficio incluirá los costes de los bienes o recursos ambientales afectados.
- r. El ISA deberá prestar especial atención a la influencia de las actuaciones propuestas sobre las áreas de campeo de cetáceos.
- s. Del estudio en detalle de las propuestas de ampliación y creación de instalaciones se derivan las observaciones siguientes:
 - i. El puerto deportivo propuesto en Isla Plana se ubica en un tramo de costa donde existen numerosas manchas de *Posidonia oceánica*. Por otro lado en dicha zona existe una propuesta de la Consejería de Agricultura y Agua para crear la Reserva Marina de interés pesquero de Cabo Tiñoso. Por tanto la ubicación de este puerto parece incompatible con los valores ambientales de la zona y con su futura inclusión en la Reserva Marina de Cabo Tiñoso.
 - ii. En las inmediaciones de los puertos deportivos de Los Urrutias y Los Nietos, se acumula gran cantidad de fangos, lodos y algas, debido al estancamiento que se produce en la zona por las pasarelas de acceso que unen los puertos a tierra, por lo que sería recomendable sustituir dichas pasarelas por otro tipo de estructuras más permeables. Por otro lado, la marina seca propuesta en el puerto de Los Urrutias, se plantea



- sobre la playa artificial y. de uso intensivo, fuera de la zona adscrita al Puerto.
- iii. En relación con Puerto Mayor, cabe recordar que el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino mantiene con la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, un contencioso (Rec 122/05) sobre la construcción de Puerto Mayor, permaneciendo en la actualidad paralizadas las obras de construcción del puerto.
 - iv. El puerto deportivo Dos Mares no está adscrito a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Por otro lado, la ampliación prevista afecta directamente a las playas adyacentes.
 - t. Entre las medidas correctoras a introducir en el ISA, se recomiendan, además de las propuestas en el documento, las siguientes:
 - a) Incluir como medida correctora la obligación del organismo gestor del puerto de proceder a la limpieza periódica de los fondos marinos del puerto y sus inmediaciones, en particular en los puertos-isla como los de Los Nietos y Los Urrutias, donde es frecuente la acumulación de algas y materia orgánica.
 - b) En aquellos puertos donde se prevea instalar marinas secas, llevar a cabo un estudio paisajístico para integrar las nuevas instalaciones en el medio, evitando en todo caso la formación de pantallas visuales.
 - c) Colocar en puntos visibles de cada puerto paneles informativos con los valores ambientales de su entorno próximo.
 - d) Promover campañas de educación ambiental entre los usuarios de las instalaciones náuticas, redactar manuales de "buenas prácticas", elaborar cartas náuticas de las zonas próximas al puerto donde se indiquen las zonas de mayor valor ambiental, a fin de evitar los fondeos o el paso a altas velocidades, etc...
 - e) Colocación de boyas ecológicas en zonas de fondeo con elevado valor ambiental próximas o dentro del radio de influencia de cada puerto.
 - u. Con independencia de los comentarios y sugerencias realizados con vistas a la redacción del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) del Plan de Puertos presentado, se considera que la ampliación de los puertos existentes en el Mar Menor como solución al actual problema de los fondeos, no es compatible con la conservación de sus excepcionales valores ambientales, reconocidos a través de las distintas figuras de protección que confluyen en la laguna interior más importante del litoral español. Los impactos que los puertos deportivos y la navegación de determinado tipo de embarcaciones producen en la laguna, han quedado patentes a lo largo de los últimos años, en los que se ha podido observar cómo, en el entorno de los puertos deportivos, los fondos marinos se degradaban de forma irreversible y cómo el tránsito de embarcaciones de gran potencia han labrado literalmente los fondos marinos de la laguna, reduciendo drásticamente la superficie ocupada por fanerógamas. La propuesta de ampliar aún más el número de embarcaciones en esta laguna no hace sino aumentar dichos impactos. En cualquier caso, de forma previa a plantearse ampliaciones de los puertos existentes, debería regularse la



navegación en la laguna, limitando el acceso a la misma a aquellas embarcaciones que mayor daño provocan a los fondos y promoviendo la navegación a vela frente a la navegación a motor.

- v. El ISA prestará atención a la posible afección del "Plan" a las Áreas Importantes para la Conservación de las Aves Marinas (IBA's) en los espacios situados frente a las costas de la Región (ES407-ES170).
- w. El ISA deberá valorar conjunta y convenientemente el impacto que, sobre el litoral murciano y, en especial, sobre el Mar Menor, puede tener la ampliación de puntos de amarre y el tránsito de embarcaciones.
- x. El ISA deberá incluir un estudio sobre la capacidad de acogida de las distintas unidades ambientales del litoral murciano, debidamente ecocartografiadas, en relación con la actividad náutica. El Estudio comprenderá la representación cartográfica y la síntesis matricial de la capacidad de acogida, posibilidades y circunstancias ambientales de las actuaciones previstas, valorando también la posible reubicación o eliminación de las instalaciones ya existentes.

2. Asociación de Naturalistas del Sureste:

- Evaluación de los impactos directos e indirectos debidos tanto a la ejecución directa de las infraestructuras previstas como al incremento del tráfico marítimo y del acceso a islas y zonas remotas del litoral.

3. Ayuntamiento de Cartagena:

- El ISA debe de considerar los efectos inducidos que una mayor capacidad de atraque podría tener en el aumento del tráfico marítimo de embarcaciones en el Mar Menor y su compatibilidad con otros usos existentes.
- El ISA debe de identificar los posibles impactos y establecer las medidas correctoras y preventivas adecuadas respecto a la alteración de la dinámica del litoral y de los procesos de erosión y depósito de sedimentos con especial atención a las zonas de baño próximas tanto de los nuevos puertos propuestos como a las modificaciones de los ya existentes.

5.4. Calidad del aire.

- 5.4.1. Situación actual de las emisiones a la atmósfera derivadas de las instalaciones náutico-deportivas e instalaciones auxiliares.
- 5.4.2. Entre los efectos producidos se valorará la Incidencia y/o consecuencias que puede tener en la contaminación atmosférica el desarrollo de estas Líneas Estratégicas de Ordenación. Se prestará especial atención a las actuaciones próximas a núcleos de población. Entendiéndose núcleo de población como parte del territorio que tengan la consideración de suelo urbanizado de acuerdo a lo establecido en el



Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, que aprueba el texto refundido de la ley de suelo.

- 5.4.3. Se describirán las medidas correctoras y/o preventivas a tener en cuenta para reducir la contaminación atmosférica. Se deberán considerar todas las operaciones implicadas (excavaciones, tráfico de maquinaria pesada, preparación de minerales, etc.)

5.5. Generación y gestión de residuos.

- 5.5.1. Situación actual de la gestión de residuos en el ámbito de las actuaciones.
- 5.5.2. Entre los efectos producidos se valorará la incidencia y/o consecuencias del desarrollo de las actuaciones en la generación y gestión de residuos.
- 5.5.3. Se describirán las medidas correctoras para una adecuada gestión de los residuos.

5.6. Confort sonoro.

- 5.6.1. Breve descripción del escenario acústico, según las prescripciones del Decreto 48/98, de 30 de julio, sobre protección del medio ambiente frente al ruido y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.
- 5.6.2. Para la valoración de los efectos sobre el ruido, se analizará la incidencia y/o consecuencias en la contaminación acústica y se tendrá en cuenta lo establecido en el artículo 24 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, así como lo previsto por las Ordenanzas Municipales.
- 5.6.3. Respecto a las medidas correctoras para prevenir el ruido, se deberán incluir, en su caso, aquellas medidas y/o actuaciones que puedan derivar de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, así como de su normativa de desarrollo (RD 1513/2005, de 16 de diciembre y RD 1367/2007, de 19 de octubre). Especial atención merecerá el establecimiento de servidumbres acústicas, de acuerdo al artículo 7 del R.D 1367/2007, de 19 de octubre.
- 5.6.4. De las consultas previas;
1. Ayuntamiento de Cartagena:
 - La ordenación de los diferentes usos portuarios deben de tener en cuenta los espacios en donde se ubican de cara al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa vigente.

5.7. Socioeconomía. Salud Pública.

- 5.7.1. Situación y análisis sociodemográfico del área de influencia de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia.



5.7.2. Se describirán los efectos y/o consecuencias inducidos por su ejecución en la población, en la economía (otras actividades de la zona como la pesca profesional y la acuicultura) y en las infraestructuras de las mismas. Repercusiones o riesgos sobre la seguridad y la salud de las personas.

5.7.3. Medidas previstas para contrarrestar los efectos descritos.

5.8. Patrimonio Natural y Biodiversidad.

5.8.1. De las consultas previas;

1. Asociación de Naturalistas del Sureste:

- Las propuestas que afectan a la Red Natura 2000 deben examinarse en virtud de lo previsto por el artículo 6 de la Directiva Hábitats y cumplir las citadas determinaciones.

2. Servicio de Información e Integración Ambiental: (D.G. de Medio Ambiente):

- Análisis de las afecciones ambientales que se derivarían de la ejecución de los proyectos

Teniendo en cuenta la documentación aportada se estima que algunas de las actuaciones que se desarrollen a través de los proyectos definidos en las LEOPD tendrán efectos significativos en espacios que cuentan con figuras de protección, entre ellos espacios de la Red Natura 2000.

Asimismo, en relación a las biocenosis del Convenio de Barcelona, tipos de hábitats de interés comunitario y especies protegidas marinas se esperan afecciones significativas y permanentes.

En concreto, es esperable la afección y, en algunas zonas, incluso la desaparición del hábitat de interés comunitario prioritario Praderas de Posidonia oceanica (1120*) por la posible ejecución de los puertos de Puerto Mayor, Isla Plana y Marina de Cope, además dichas actuaciones afectarán también a hábitats y biocenosis protegidas de alta importancia ecológica tales como las formaciones de verméticos (*Dendropoma petraeum*), comunidades de *Cystoseira* spp., praderas de *Cymodocea nodosa* y *Zoostera noltii*, arrecifes barrera de *Posidonia oceanica*, así como otras comunidades bionómicas presentes a mayor profundidad.

- Afecciones sobre la laguna del Mar menor

Respecto al Mar Menor, la construcción y presencia de infraestructuras portuarias, entre otras actuaciones, ha provocado la alteración de la dinámica sedimentaria y la sustitución de las comunidades representativas originarias (fondos arenosos con *Cymodocea nodosa* y otras fanerógamas marinas) por fondos fangosos con un incremento significativo en materia orgánica. También se ha favorecido la proliferación masiva del alga invasora *Caulerpa prolifera* y cambios en las poblaciones faunísticas autóctonas lagunares, con la consiguiente



transformación de su paisaje sumergido primigenio y la pérdida significativa de su singularidad. Estas repercusiones ambientales se han manifestado desde hace tiempo mitigándose con actuaciones periódicas y temporales que, aunque solventan la problemática social que generan por un espacio corto de tiempo, agravan la presión ambiental y ecológica existente sobre la laguna.

Es importante destacar que Protocolo sobre Zonas Especialmente Protegidas y la Diversidad Biológica en el Mediterráneo adoptado en Barcelona (1995) y Montecarlo (1996), en el marco del Convenio para la Protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo, (Convenio de Barcelona, 1975), fue ratificado por España en 1998, (BOE nº 302 de 18 de diciembre de 1999).

Con dicho Protocolo las Partes se obligaban a tomar medidas para proteger, preservar y administrar de un modo sostenible tanto las zonas de especial valor natural y cultural, mediante el establecimiento de zonas protegidas, como las especies de flora y fauna amenazadas o en peligro. Asimismo, se comprometían a la conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica, mediante la adopción de estrategias, planes y programas, la realización de inventarios y la determinación de procedimientos y categorías de actividades con posibles repercusiones en su conservación, así como el seguimiento de las mismas.

En aplicación de dicho Protocolo, la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente, de la Comunidad Autónoma de Murcia en octubre de 2001 propuso la inclusión en la lista ZEPIM del lugar denominado Área del Mar Menor y Zona Oriental Mediterránea de la costa de la Región de Murcia. Esta propuesta fue remitida al Ministerio de Medio Ambiente que, como Centro de Coordinación Nacional, una vez realizada la evaluación de la misma, la presentó a las Partes Contratantes del Convenio de Barcelona y fue aprobada durante el XII Congreso que tuvo lugar en Mónaco del 14 al 17 de noviembre de 2001.

En el marco de este Convenio la Dirección General de Medio Ambiente desarrolló una propuesta de Plan de Ordenación y Gestión para este lugar en el que se contemplaban una serie de acciones.

Para el "sistema de gestión de los puertos (Acción 24)" se establecían las siguientes propuestas de actuación:

Adecuación ambiental de los puertos e implementación de los sistemas de Gestión Ambiental (ISO 14001 etc.)

Desarrollo de un manual de buenas prácticas para la conservación de la biodiversidad.

Facilitar información ambiental de la ZEPIM, mediante paneles interpretativos, folletos, etc. a los usuarios de los puertos.

Para el "Estudio de la capacidad de carga para las instalaciones portuarias y actividades asociadas (acción 25)" se señalaban las siguientes propuestas de actuación:

- Identificación de los puertos comerciales y deportivos y caracterización de las actividades asociadas.



- Análisis de la demanda.
- Valoración del impacto de las infraestructuras de los puertos y la actividad asociada.
- Predicción de impactos a partir de diferentes escenarios.
- Análisis de la capacidad de carga.
- Establecimiento de medidas para ajustar la actividad a la capacidad de carga.
- Selección de indicadores.
- Metodología de control y seguimiento.

Además, se debe remarcar el documento elaborado en el marco de este Convenio llamado de Barcelona, y preparado por el Prof. D. Humberto Da Cruz con la colaboración de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente en el que se recoge el Programa de Gestión de Áreas Costeras (CAMP) en el Mar Menor y su zona de influencia. En líneas generales en dicho documento se pretende que se adopten medidas que permitan una adecuación ambiental y crecimiento de los sectores compatible con la capacidad de acogida del área frente a cada una de las actividades.

La importancia y excepcionalidad de la laguna aconseja que se establezcan usos y tipologías náuticas propias.

- Contenido y amplitud de la información a tener en cuenta en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA)

Se considera necesario que el Informe de Sostenibilidad Ambiental, además del contenido mínimo establecido en el Anexo 1 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, incluya los siguientes aspectos, los cuales deberán tratarse con profundidad y presentarse con el mayor número de datos cuantitativos que permitan el tratamiento estadístico y sirvan de referencia para el estudio de la evolución del medio marino (se deberían utilizar índices) y objetivos posibles:

Para evaluar adecuadamente la coherencia del proyecto

a) Estudio de capacidad de carga del medio. Se considera esencial incluir un estudio para caracterizar y cuantificar el impacto de la actividad náutica y de las instalaciones asociadas sobre los valores naturales y procesos ecológicos esenciales, tanto del Mar Menor como de la franja litoral mediterránea, así como para analizar la capacidad de carga de las mismas. Dicho estudio deberá incluir, al menos, los siguientes contenidos:

- Caracterización de la actividad náutica.
- Análisis demanda de puntos de amarre (actualizado y con perspectivas realistas)



- Valoración de su impacto sobre los valores naturales y culturales marinos y las especies de aves consideradas clave, así como sobre los procesos ecológicos esenciales.
- Predicción de impactos a partir de diferentes escenarios.
- Análisis de la capacidad de carga tanto de forma diferenciada para el Mar Menor, zona de La Manga- Cabo de Palos, Mazarrón y Águilas (incluido Marina de Cope) como en la totalidad del ámbito de la Región de Murcia.
- Medidas para ajustar la actividad a la capacidad de carga.
- Metodología de control y seguimiento, incluida la identificación de indicadores de impacto y seguimiento.

b) El Informe de Sostenibilidad Ambiental de las Líneas estratégicas para la ordenación de los puertos deportivos de la Región de Murcia. deberá someterse como Medida de conservación de la Red Natura 2000, establecida en el artículo 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, a una adecuada evaluación de sus repercusiones teniendo en cuenta los objetivos de conservación de los Lugares Red Natura 2000.

En este apartado resulta fundamental que se tenga en cuenta las Zonas de Especial Protección para las Aves que forman parte del Borrador de Orden Ministerial por la que se declaran las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Marinas de España. En particular esta normativa ha tenido en cuenta incluir en el ámbito de la región de Murcia los siguientes lugares:

Islotes litorales de Murcia y Almería

Tabarca-Cabo de Palos

Igualmente, la evaluación de repercusiones deberá tener en cuenta los Lugares de Importancia Comunitaria que fueron aprobadas en el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 28 de julio de 2000 (BORM nº 181, de 5/8/2000), y las Zonas de Especial Protección para las Aves que fueron designadas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres, - derogada por la Directiva 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009-, que pudieran verse afectadas, en sus objetivos de conservación, por el desarrollo del Plan.

c) Determinar la relación y coherencia entre los objetivos del proyecto y las actuaciones propuestas, en especial con el objetivo establecido: "b) Preservar el medio costero de la Región de Murcia, renunciando a la construcción de cualquier instalación que pueda producir impactos ambientales negativos."



d) Diagnóstico ambiental de las instalaciones existentes al objeto de valorar su comportamiento ambiental, su viabilidad futura o la necesidad de medidas de corrección.

e) Analizar la relación del proyecto con otros planes y programas tales como el Plan de ordenación y regularización de fondeos en el litoral de la Región de Murcia propuesto por la Demarcación de Costas de Murcia (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino). Evaluar las sinergias y las posibles actuaciones conjuntas con el fin de evitar solapamientos y buscar alternativas menos nocivas para el medio ambiente.

f) Analizar y evaluar las prescripciones establecidas en la planificación ambiental de los espacios protegidos afectados. Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Regional de Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar en relación a la propuesta de actuaciones a acometer en el puerto de San Pedro del Pinatar (aprobado definitivamente por Decreto 44/1995, de 26 de mayo).

g) Analizar el ratio flota existente y puntos de amarre actuales y previstos. Se debería hacer hincapié, tal como se señala en el documento avance de las LEOPD página 62 de 119 del capítulo II Análisis de la Demanda que en cuanto a la relación entre la flota existente y los amarres disponibles, Murcia, con un ratio de 1,8 presenta valores ligeramente superiores a la media española (1,73), y por debajo de la media de los países del entorno mediterráneo (3,1) y claramente muy por debajo de países con un sector muy maduro como EEUU, Australia o Nueva Zelanda (con valores del orden de 14 embarcaciones por amarres disponible). Estos datos, hacen necesario justificar la necesidad de construir nuevos puertos, y la conveniencia de profundizar en la remodelación de los existentes, incluyendo soluciones a los problemas ambientales generados por su instalación.

h) Analizar si la implementación de las LEOPD a través de la creación de nuevos puntos de amarre y/o marinas secas evitará la existencia de fondeaderos fuera de la ordenación especialmente en el ámbito del Mar Menor (según se indica en el documento existen 2280 embarcaciones de este tipo). A este respecto es imprescindible que el Plan prevea las medidas y la coordinación con los diferentes agentes implicados para que la eliminación de fondeos irregulares sea efectiva.

Para determinar y caracterizar física y ambientalmente las zonas de actuación y asignar usos permitidos en las mismas

Teniendo en cuenta la protección legal de las distintas zonas donde se pretenden ejecutar algunas actuaciones y de sus inmediaciones, así como los valores ambientales existentes en las mismas, se estima



necesario revisar exhaustivamente los “niveles de protección” establecidos así como las actuaciones determinadas como “compatibles” en cada una de las zonas. De esta forma, para la elaboración de estos apartados se recomienda:

- Aplicar los mismos criterios físicos y ambientales en todo el ámbito del proyecto para poder realizar valoraciones homogéneas y establecer, por tanto, niveles de protección objetivos.

- Considerar la presencia de espacios protegidos tanto en la zona de actuación como en sus alrededores tomando en consideración el área de influencia derivada de este tipo de actuaciones en el medio marino:

- Espacios Naturales Protegidos: Parque Regional de Salinas y arenales de San Pedro del Pinatar; Paisaje Protegido de Espacios abiertos e islas del Mar Menor; Espacio Natural de Islas e islotes del litoral mediterráneo; Espacio Natural de La Muela y Cabo Tiñoso y Parque Regional de Calnegre y Cabo Cope.

- Espacios Protegidos Red Natura 2000:

- Lugares de Importancia Comunitaria (LIC): Mar Menor; Espacios abiertos e islas del Mar Menor; Salinas y arenales de San Pedro del Pinatar; Sierra de la Fausilla; Cabo Cope; Franja litoral sumergida de la Región de Murcia; Medio Marino e Islas e islotes del litoral mediterráneo.

- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA): Mar Menor; Salinas y arenales de San Pedro del Pinatar; Isla Grosa; Sierra de la Fausilla; Sierra de Almenara, Moreras y Cabo Cope.

- Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) Área del Mar Menor y zona oriental mediterránea de la costa de la Región de Murcia.

- Humedal de Importancia Internacional (Humedal Ramsar) del Mar Menor.

En este sentido, se considera más apropiada una clasificación como Zona A para todas las actuaciones en estas áreas protegidas. Teniendo en cuenta lo expresado anteriormente, no parece adecuado que las zonas con instalaciones portuarias en el Mar Menor presenten el mismo nivel que las existentes en la Bahía de Cartagena, la cual no posee estatus de protección y carece de valores ambientales y ecológicos.

- Realizar una asignación de valores uniforme y equitativa para cada parámetro, así como presentar su justificación.

- Presentar los cálculos parciales y finales de las valoraciones para cada sector del ámbito del proyecto.

- Establecer una valoración ecológica del litoral actualizada en base a los siguientes parámetros:

- Presencia y número de espacios protegidos.



- Número de espacios protegidos con probabilidad de afección directa e indirecta, tanto en la fase de obra como en la de funcionamiento.
- Especies protegidas y situación de amenaza.
- Estudio de la incidencia que pudiera causar el mayor número de embarcaciones en las poblaciones de cetáceos.
- Presencia y número de biocenosis y tipos de hábitat de interés comunitario (indicando los prioritarios) y, en su caso, estado de conservación.
- Calidad y fragilidad del paisaje terrestre y submarino.
- Para el caso de marinas secas y marinas interiores, valorar, en su caso, la presencia de tipos de hábitats terrestres de interés comunitario (indicando los prioritarios), estado de conservación y rareza, así como presencia de vías pecuarias, etc.

Para establecer y evaluar las posibles repercusiones ambientales del proyecto

a) Alternativas. Se deben analizar las diferentes maneras u opciones estratégicas para alcanzar los objetivos del proyecto con el mayor beneficio para el medio natural y la sostenibilidad. Dichas alternativas no sólo se refieren a alternativas de localización, sino que también deben contemplar diferentes desarrollos de las estrategias (fomento de la navegación a vela) que pueden lograr el mismo objetivo. Debe contener, al menos, el siguiente contenido:

- *Identificación y caracterización de las alternativas.* Descripción de las alternativas planteadas incluyendo los aspectos ambientales en áreas que pueden ser afectadas, con el suficiente detalle para que los impactos sean identificados, descritos y evaluados de una forma que permita su comparación. Se ha de incluir la probable evolución de la situación actual del medio ambiente en caso de no aplicarse la alternativa elegida. Esto permite la selección de la alternativa más sostenible así como los escenarios ambientales y económicos previsibles tras su ejecución.

- *Valoración del conjunto de alternativas y justificación de la selección.* Se debe aplicar una metodología de evaluación objetiva y cuantitativa, por ejemplo a través de indicadores, así como indicar las razones por las que se ha elegido la alternativa considerada. Esta alternativa debe ser ambientalmente sostenible.

b) Actuaciones planteadas por el órgano promotor.



- Dada la fragilidad del Mar Menor y los efectos directos e indirectos previsibles de algunas de las actuaciones previstas como la demolición de diques de escollera, construcción y prolongación de pantalanés, dragados, construcción de nuevos diques, ampliación de contradiques, etc. es necesario justificar la conveniencia ambiental de tales actuaciones.

- Para poder evaluar correctamente la instalación portuaria propuesta de Isla Plana se considera necesario presentar una justificación técnica adecuada para el establecimiento de 100 m de anchura a ambos lados de la desembocadura de la rambla como zona de seguridad. Este proyecto se encuentra sometido actualmente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de proyectos, RDL 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos y Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, habiendo sido informado en esta Dirección General (N/Ref.: EI/67/05 (SIIA) y S/Ref.: 448/08)

c) Otras actuaciones proyectadas en relación a los puertos que han sido informadas en esta Dirección General de Medio Ambiente, y que deberían ser tenidas en cuenta en el ISA (compatibilidad, solapamiento con el Plan propuesto, grado de ejecución, etc.) son las siguientes:

- Dragado para la construcción del puerto deportivo exterior de base o internada en la vertiente mediterránea (EI/91/01)

- Proyecto de construcción de una dársena deportiva en el actual puerto pesquero deportivo de Águilas (N/Ref.: EI/52/07)

- Proyecto de dragado del puerto del club de Regatas Mar Menor en Los Urrutias, t.m. de Cartagena (N/Ref.: EI/85/08)

- Proyecto de acondicionamiento y mejora de la bocana del puerto de Cabo de Palos (N/Ref.: EI/38/09)

- Proyecto básico de obras de acondicionamiento y mejora en el Club Náutico de Islas Menores, t.m. Cartagena. (N/Ref.: EI/103/09)

- Proyecto básico de obras de acondicionamiento y reforma del puerto deportivo de Mar de Cristal, t.m. Cartagena (N/Ref.: EI/104/09)

- Proyecto de construcción de una marina deportiva en el ámbito de la Actuación de Interés Regional Marina de Cope (EI/110/09)

- Proyecto de acondicionamiento y mejora del puerto deportivo de Los Alcázares, t.m. de Los Alcázares. promotor Dirección General de Transportes y Puertos (EI/51/10)

- Proyecto de acondicionamiento y mejora del Puerto Deportivo de Los Nietos, t.m. Cartagena. (N/Ref.: EI/58/10)

- Proyecto básico para retirada de barcos y colocación de pantalanés flotantes desmontables en la zona del Atalayón, t.m. de San Javier (IA/51/09)



- Fondeadero para embarcaciones deportivas en la bahía de Calabardina, t.m de Águilas (N/Ref.: IA/68/11)

Para el establecimiento de medidas preventivas, correctoras y compensatorias

Se debe describir en detalle (metodología, localización, cronograma, etc.) el conjunto de medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar los impactos negativos significativos de las actuaciones sobre:

- Medio abiótico (atmósfera/clima, agua, sedimentos, hidrología, dinámica sedimentaria, etc.).
- Medio biótico (biocenosis, hábitats de interés comunitario, especies protegidas o vulnerables, espacios protegidos, etc.).
- Paisaje terrestre y submarino.
- Patrimonio cultural.
- Medio socioeconómico, en especial la pesca profesional artesanal.

Respecto a los documentos consultados, el Documento de inicio de EAE propone como única medida compensatoria la "restauración ambiental" de aquellas zonas A ocupadas parcial o totalmente por un puerto. Dicha medida se considera, en términos generales, mejorable dadas las características del medio marino y las particularidades ecológicas de los hábitats y ecosistemas que se verán afectados por las diversas actuaciones. Por ello, en general, se sugiere incluir medidas preventivas, correctoras y compensatorias eficaces.

Entre las medidas compensatorias, se consideraría de interés la instalación, señalización y gestión de estructuras de fondeo ecológicas en el Mediterráneo para el amarre de embarcaciones de recreo al objeto de prevenir el fondeo sobre praderas de Posidonia oceánica; la colaboración en tareas y eventos de divulgación y sensibilización a usuarios de instalaciones portuarias y al público en general así como acciones formativas para propietarios de embarcaciones con el fin de mejorar su comprensión sobre las dimensiones ambientales, sociales y económicas del desarrollo sostenible de su actividad y fomentar su aplicación. Estas medidas compensatorias se tomarían para garantizar la coherencia global de Natura 2000 si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, tal como se recoge en el artículo 45 apartado 5 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

5.9. Riesgos naturales y tecnológicos.

- 5.9.1. Tipologías, descripción, zonificación y nivel de los riesgos que afectan a la zona, con especial atención a las zonas inundables, zonas con



riesgo de erosión elevado, zonas con elevada sismicidad, zonas con riesgo elevado de incendios forestales.

Se incluirá un mapa de riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación, de acuerdo al artículo 15.2 del texto refundido de la ley del suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio.

(Ver apartado de cartografía)

- 5.9.2. Descripción de efectos que pueden ocasionar dichos riesgos.
- 5.9.3. Medidas correctoras en relación con la intervención restrictiva en espacios afectados por riesgos naturales o tecnológicos.
- 5.9.4. De las consultas previas;

1. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias:

- Desde el punto de vista de la protección de los bañistas y embarcaciones que navegan por el litoral murciano, creen que los objetivos de la estrategia fomentan la creación de puertos o instalaciones portuarias eliminando los actuales fondeaderos no controlados y que tantos problemas ocasionan en las zonas de baño todos los veranos.

- Como protección ambiental, consideran adecuado el aplicar el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, establece la obligación de elaborar un plan interior de contingencias por contaminación marina accidental. No obstante, la tabla nº 24, incluida en el apartado 15 de Sistema de Gestión Ambiental, referente a la disponibilidad de Planes de Contingencia esta elaborada a partir de entrevistas mantenidas con los propios puertos, y en la fecha datada (2009) la mayoría carecían del preceptivo Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina. Ciertamente es que la mayoría de ellos han recibido el visto bueno durante el año 2010.

- Conforme al objeto, el ámbito y dimensiones de proyecto, entienden que en un futuro se mejorarán las instalaciones portuarias de la costa, cuestión que resultará beneficiosa para las infraestructuras de salvamento marítimo regional, esperando que se culmine con la supresión de los fondeaderos no controlados.

- Para finalizar, insisten en que se cumpla con la obligación de elaborar los correspondientes Planes de Lucha contra la Contaminación, dotándolos de los medios y recursos necesarios, así como la formación del personal encargado de su uso y mantenimiento.

5.10. Patrimonio cultural.

- 5.10.1. Análisis del área afectada por el instrumento de ordenación que permita identificar o descartar la presencia de bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico.



Localización, en su caso, de los elementos de interés histórico-cultural de la zona.

(Ver apartado de cartografía)

5.10.2. Efectos sobre bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico. Se describirán los efectos resultantes tras el análisis efectuado sobre el patrimonio cultural.

5.10.3. Se deberá incorporar las medidas de corrección y minorización de impactos que se estimen necesarias.

5.10.4. De las consultas previas;

1. Dirección General de Bienes Culturales:

- Del análisis de los documentos y sin entrar en las actuaciones concretas propuestas hacen las siguientes observaciones:

- Si bien el documento de inicio de la EAE, al considerar el Patrimonio Cultural como elemento estratégico del territorio (p. 44), incluye el patrimonio histórico como elemento a analizar (p. 45), esta idea no tiene reflejo real en apartado alguno del documento. Al citar de hecho, por ejemplo, las posibles afecciones ambientales negativas, entre ellas se ignora el posible impacto sobre el patrimonio cultural o sobre el paisaje como creación cultural, Esto es consecuencia, entre otros aspectos, del propio documento de Avance de las Líneas Estratégicas, que también mantiene un silencio sobre el tema. Pese a reconocerse entre los suelos protegidos por el POT del Litoral de la Región de Murcia, la "Protección por valores culturales e Histórico-artísticos" (p. 197 del capítulo III), si bien con una mera mención, no existe un capítulo dedicado a las condicionantes culturales del litoral, ni se recogen dentro del Capítulo III dedicado al "Estudio de las limitaciones ambientales del litoral". Dentro de este, por ejemplo, el punto 10.3 (Impactos ambientales asociados a instalaciones náutico-deportivas) ignora entre los posibles impactos los que puedan ocasionarse al patrimonio cultural; o el punto 11 (Compatibilidad de usos) no cita al patrimonio cultural entre los factores condicionantes.

- En relación con lo dicho más arriba y al margen de las propias obligaciones derivadas del POT del Litoral de la Región de Murcia, cabe recordar que la legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental establece de forma expresa (art. 6 del R.D. 1131/88, art. 2c de la Ley 6/1998 y art. 16.1 de la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia) la necesidad de que los Estudios de Evaluación de Impacto contemplen la incidencia de los proyectos planteados sobre los elementos que componen el Patrimonio Histórico Español. Asimismo el art. 12.2 la Ley 4/2007 del Patrimonio Cultural de la Región de Murcia establece que el órgano ambiental recabará informe preceptivo de la dirección general con competencia en materia de patrimonio cultural, cuyas



consideraciones o condiciones incorporará a la declaración o autorización correspondiente.

Esto, que sin duda, debe tener un reflejo en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, debe también recogerse en las propias Líneas Estratégicas, entre otros puntos en el Capítulo IV, dedicado al "Estudio de Ordenación de las Instalaciones Náuticas", donde dentro de las propuestas de documentación a aportar para tramitar nuevas instalaciones o ampliaciones de las existentes, no se menciona nada referente a la evaluación del Patrimonio Cultural que pudiera verse afectado. Creemos obligado que se cite, de forma independiente o dentro, pero de forma expresa como contenido del mismo, de las referencias genéricas al Estudio de Impacto Ambiental.

- De cara a la necesaria presencia concreta y conceptual del Patrimonio Cultural en un documento como el que nos ocupa, es también conveniente que el documento, a la hora de evaluar las posibles afecciones al patrimonio cultural se haga eco de la realidad generada en cuanto a figuras de protección por la Ley 4/2007, del Patrimonio Cultural de la Región de Murcia. En concreto, la norma regional crea formas de protección inferiores a los Bienes de Interés Cultural, estos ya recogidos en la Ley de Patrimonio Histórico del Estado, creando el catálogo y el inventario de bienes culturales, formando parte automáticamente del primero los inmuebles y yacimientos arqueológicos y paleontológicos ya recogidos previamente en el planeamiento territorial. Todos estos elementos deben ser tenidos en cuenta.

Dentro de las categorías de Bienes de Interés Cultural, por otra parte, a las figuras ya recogidas en la Ley estatal, la Ley regional suma categorías nuevas que precisan de posteriores planes especiales: los lugares de interés etnográfico y las zonas paleontológicas.

Además, la Ley crea los Planes de Ordenación del Patrimonio Cultural y a través de ellos las figuras del Paisaje Cultural, el parque arqueológico y el parque paleontológico, como planeamiento sectorial, pero que entendemos deben ser recogidos conceptualmente y en sus implicaciones para la definición de las posibles afecciones y los condicionantes que puede conllevar el patrimonio cultural.

- Todo lo expuesto, tiene implicaciones para la definición y delimitación de las áreas afectadas por los distintos "Niveles de Protección" que se recogen y especifican en el documento de inicio de las EAE (pp 8-11) y en el punto 12 del capítulo III del avance de las Líneas Estratégicas.

En este sentido deben quedar integrados en el Nivel A (Zonas de prohibición de construcción de puertos de nueva planta) todas aquellas zonas que conlleven alguna de las siguientes características:



- Afectar a inmuebles o zonas declaradas como Bienes de Interés Cultural o entornos de los mismos.
- Afectar a yacimientos arqueológicos o paleontológicos recogidos en el planeamiento territorial con grado de protección A (integral) o incluidos en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Región de Murcia con definición de protección integral equivalente al grado A del planeamiento.
- Afectar a edificios recogidos en el planeamiento territorial con grado de protección 1 (integral) o incluidos en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Región de Murcia con definición de protección integral equivalente al grado 1 del planeamiento.

Asimismo, el Nivel B debe definirse como: Zonas de construcción permitida condicionada a los trámites medioambientales y de protección del patrimonio cultural que debe seguir cualquier proyecto. Deben quedar integrados en el Nivel B todas aquellas zonas que conlleven alguna de las siguientes características:

- Afectar a yacimientos arqueológicos o paleontológicos recogidos en el planeamiento territorial con grado de protección B o C o incluidos en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Región de Murcia con definición de protección equivalente a los grados B o C del planeamiento.
- Afectar a edificios recogidos en el planeamiento territorial con grado de protección 2 o 3 o incluidos en el Catálogo de Bienes Inmuebles de la Región de Murcia con definición de protección integral equivalente a los grados 2 o 3 del planeamiento.

En las zonas de Nivel C o D debe confirmarse la ausencia en su entorno de los elementos del patrimonio cultural definidos para las zonas A y B y, en caso de confirmarse alguna de estas, pasar dichos sectores a Nivel A o B, sin merma de la continuidad de las instalaciones ya existentes.

- Con independencia de que para las actuaciones concretas de ampliación o creación de nuevas áreas portuarias o nuevas marinas secas, deba hacerse un estudio detallado por técnico competente para evaluar las posibles afecciones a elementos o estructuras del patrimonio cultural ya recogidas en el planeamiento urbanístico, o en los registros de Bienes de Interés Cultural, Bienes Catalogados por su relevancia cultural o Bienes Inventariados, de la Administración Regional, de un primer análisis superficial de las cartografías presentadas mencionan los siguientes aspectos:

- Los puertos deportivos ya existentes de las dársenas deportivas Villa de San Pedro y Marina de las Salinas se encuentran en zonas de alta concentración de pecios submarinos, lo que debe tenerse en cuenta a la hora de planificar cualquier posible ampliación o actuación sobre las mismas. Lo mismo puede decirse del 'proyectado' puerto de Puerto Mayor, si bien, en relación con este, y sin merma de posibles necesidades futuras, ya se han llevado a



cabo diversas actuaciones arqueológicas, cuyos resultados y conclusiones deben ser tenidas en cuenta.

- Para la zona de los puertos preexistentes en Los Nietos, Islas Menores y Mar de Cristal, debe tenerse en cuenta, en el primer caso la presencia del yacimiento terrestre de época ibérica de la Loma del Escorial, y la presumible existencia de áreas portuarias de época prerromana y romana en relación con la desembocadura de la rambla que lo delimita por el este. Asimismo, y frente al PP Islas Menores se localiza el pecio de la Punta de los Barracones.

- Para cualquier actuación en la dársena de Cartagena debe tenerse en cuenta a priori que nos encontramos en un contexto de alta presencia de manifestaciones y restos arqueológicos que obliga a la realización de estudios arqueológicos previos y de seguimiento de las actuaciones. Por lo que respecta a la Marina de Curra deben tenerse en cuenta las condicionantes ya recogidas en su estudio de Impacto y las actuaciones que, en cumplimiento del mismo, ya se han llevado a cabo o están pendientes de ejecución, tanto en relación a los pecios subacuáticos, como al patrimonio fortificado y la afección visual del proyecto.

- Cualquier actuación en la actual dársena del actual Puerto de Mazarrón debe contar con la alta presencia de materiales arqueológicos procedentes del uso del fondeadero desde época prehistórica. Por su parte, el Puerto Deportivo ubicado junto a la playa de La Isla, encontraría grandes dificultades para cualquier ampliación en un contexto de yacimientos arqueológicos terrestres y hallazgos subacuáticos de alto interés. No obstante, el mantenimiento y continuidad del mismo es viable, siempre que se mantengan las supervisiones arqueológicas de las actuaciones que afecten a la zona protegida del Cabezo de la Cebada.

- Por lo que respecta al puerto de Marina de Cope deben tenerse en cuenta las consideraciones realizadas en los estudios realizados previos al mismo y en especial las consideraciones relacionadas con el patrimonio paleontológico.

- Lo dicho para la dársena del Puerto de Mazarrón puede hacerse extensivo, igualmente, para las instalaciones de puerto y dársena de Águilas, ubicados en un espacio de alta utilización portuaria y explotación, especialmente en época romana.

5.11. Paisaje.

5.11.1. Descripción y análisis de Unidades Paisajísticas, integrando el paisaje en el proceso de planeamiento territorial y urbanístico para garantizar su calidad.

5.11.2. Incidencia visual de la actuación y cambios paisajísticos que ocasionará el instrumento de ordenación.



5.11.3. Se deberá considerar la fragilidad paisajística como factor limitante para admitir actuaciones con un impacto significativo en la zona y preservar los valores e interés especial del paisaje.

- De las consultas previas;
 1. Ayuntamiento de Cartagena:
 - Debido a la elevada fragilidad de los entornos litorales se han de valorar los posibles impactos en el paisaje. El documento debe de proponer medidas encaminadas a reducir el posible impacto paisajístico de las construcciones portuarias.

5.12. Modelo Territorial.

5.12.1. Situación actual y análisis de los aspectos y elementos ambientalmente relevantes del ámbito objeto del instrumento de ordenación. Se analizará la ocupación del suelo y se describirá la capacidad de acogida del territorio y se realizará un análisis de las Directrices Regionales elaboradas por la Administración Autónoma para la Planificación del Territorio. Se analizará además la adaptación del instrumento de ordenación, a las características ambientales preexistentes en la zona afectada y en su entorno. Presencia de barreras ecológicas y áreas que actúan como corredores biológicos.

5.12.2. Principales efectos sobre el modelo territorial. Fragmentación de sistemas naturales y enclaves ecológicos ocasionados por el instrumento de ordenación.

Deberá quedar justificado, de acuerdo al artículo 4.3 de la Ley 4/2009, de 14 de mayo de protección ambiental integrada, que la localización de las actuaciones propuestas es adecuada, al objeto de impedir riesgos o daños al medio ambiente o la seguridad y salud de las personas, evitando de manera especial las potenciales molestias que pueden ocasionarse a los vecinos.

5.12.3. Medidas consideradas y/o previstas para garantizar que la localización de las actuaciones propuestas no implique riesgos o daños al medio ambiente o la seguridad y salud de las personas, evitando de manera especial las potenciales molestias que pueden ocasionarse a los vecinos de los establecimientos o lugares en que se ejerzan actividades económicas

5.12.4. Se plantearán medidas correctoras para conservar el modelo territorial así como mantener la conectividad ecológica interna y externa entre los sistemas naturales de la zona afectada y su entorno.

5.13. Otros aspectos ambientales

5.13.1. El Informe de Sostenibilidad Ambiental describirá la forma en que el instrumento de ordenación integra los principios de sostenibilidad, así como el modo en que se considera la lucha frente al cambio climático en la planificación y ejecución del instrumento de ordenación, en los



ámbitos de movilidad, accesibilidad, redistribución de recursos, urbanismo, energía, etc.

5.13.2. Se evaluarán los posibles efectos ocasionados por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en la zona objeto de estudio. Se describirán las presiones, riesgos e interacciones del instrumento de ordenación en relación a las áreas que actúan como sumideros de CO₂ y zona con niveles de emisión de GEI. Efectos en las infraestructuras de comunicación y telecomunicaciones y en el suministro de recursos energéticos.

5.13.3. Se plantearán medidas para el fomento de la movilidad sostenible. Se describirán medidas encaminadas a la reducción de las repercusiones negativas de la actividad humana sobre el medio ambiente y al uso de los recursos naturales de manera sostenible (gestión de residuos urbanos, ciclo del agua, uso racional y eficiente de la energía).

5.13.4. De las consultas previas;

1. Ayuntamiento de Cartagena:

Se deben determinar los efectos inducidos en la movilidad de los entornos próximos a los nuevos puertos y ampliaciones propuestas. Se deben de establecer medidas adecuadas para mitigar los efectos derivados de un mayor uso del vehículo privado, incluyendo medidas para el fomento de una movilidad sostenible.

5.14. Valoración global

Además de la evaluación de los efectos previsibles que el Plan puede ocasionar sobre los aspectos ambientales analizados anteriormente, se realizará, asimismo, al análisis de todos estos efectos tomados en su conjunto y teniendo en cuenta las posibles interacciones entre los mismos.

6. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLAR LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA ORDENACIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA REGIÓN DE MURCIA.

De los aspectos descritos en el apartado anterior, se destacarán aquellos aspectos especialmente relevantes de la situación actual del ámbito de actuación y su entorno. Se realizará una previsión de la evolución futura de la zona en caso de no aplicarse las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia. Se indicará cómo se ha producido la integración de la necesidad de protección de estas zonas en el instrumento de ordenación en estudio.

Se comparará la situación ambiental actual y futura, con y sin el desarrollo de las Directrices objeto de evaluación, así como de los tipos existentes de ocupación del suelo y aprovechamiento de otros recursos naturales, teniendo en cuenta las actividades preexistentes.



7. RESUMEN DE LAS RAZONES DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PREVISTAS Y DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN, INCLUIDAS LAS DIFICULTADES ENCONTRADAS A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA.

El Informe de Sostenibilidad recogerá las diferentes alternativas, incluyendo la alternativa cero, expresando sus efectos diferenciales sobre el medio ambiente y justificando detalladamente la solución adoptada en relación con el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales establecidos.

En particular, se realizarán las siguientes descripciones y valoraciones:

2. Descripción y análisis de las alternativas contempladas, expresando sus efectos diferenciales, respecto a la alternativa propuesta, sobre el medio ambiente, y justificación detallada de la solución adoptada en relación con el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales establecidos.
3. Descripción de los motivos por los cuales no han sido estimadas las distintas opciones, ya sean en cuanto a la extensión e intensificación, la localización y distribución de zonas, y en la ubicación, así como en el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales.
4. Valoración de las distintas alternativas y criterios: Se incluirán aquellos que minimicen el consumo de recursos naturales (agua, suelo, vegetación, paisaje), maximicen los sistemas de prevención de la contaminación y que, en general, reduzcan las alteraciones ambientales, considerando los diferentes elementos integrantes de la actuación en sus distintas etapas de ejecución y los valores ambientales existentes.
5. La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas, incluirá un resumen del estado del arte de cada una y justificará los motivos de la elección respecto a las mejores técnicas disponibles en cada caso.

Entre las alternativas planteadas se deberá tener en cuenta las propuestas derivadas de las respuestas recibidas en la fase de consultas previas, debiéndose valorar si estas actuaciones que se sugieren son ambientalmente viables, justificando la alternativa adoptada.

De la fase de consultas previas:

1. Ayuntamiento de Lorca:

- a. El informe del Ayuntamiento de Lorca pone de manifiesto que deberá considerarse la creación de una instalación portuaria en el entrono de Ramonete (Puntas de Calnegre), tal y como se contempla en el apartado 2.4 "Sistemas de transportes, comunicaciones e infraestructuras" del Decreto nº 57/2004, de 18 de junio, por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia, de 18 de junio, por el que se aprueban las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia. También está incluida en alternativas (Borrar la que no corresponda)

2. Ayuntamiento de Cartagena.



- b. El análisis de alternativas deberá establecer una selección realista de posibles planes y analizarlos según su alcance e implicaciones ambientales. El documento de inicio asume desde el principio que se debe cubrir la demanda de puntos de amarre establecida, y propone las posibles ubicaciones de nuevos puertos y la ampliación de los existentes en función de la viabilidad técnica y ambiental, pero en ningún momento se establecen alternativas que consideren la capacidad de acogida del medio como un factor limitante. Estas consideraciones deberían de ser determinantes especialmente para el caso de el Mar Menor por su carácter de laguna litoral con menor capacidad para absorber impactos.

3. Asociación de Naturalistas del Sureste.

- c. Debería establecerse una regulación de los usos en el Mar Menor a través de los correspondientes Planes de Gestión y demás documentos planificatorios que determinen la capacidad de carga del sistema y tras la regulación del sector náutico debería plantearse el número de amarres que puede soportar la laguna.
- d. Realización de una adecuada evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000 tanto del impacto directo de los puertos construidos y propuestos como del indirecto debido al uso de las embarcaciones.
- e. Moratoria a nuevas plazas de amarre en el Mar Menor y progresiva sustitución de embarcaciones a motor por embarcaciones a vela
- f. Retirada de los nuevos puertos deportivos de Marina Cope e Isla Plana por su impacto ambiental.
- g. Desarrollo decidido de las plazas en seco, que únicamente constituyen 1/3 de las plazas previstas en el documento de inicio. Estas instalaciones preferentemente deberán ejecutarse en puertos ya construidos, zonas ya urbanizadas, polígonos industriales, etc.
- h. Búsqueda de nuevas fórmulas que reduzcan la demanda de puntos de amarre (por ejemplo, a través del alquiler de embarcaciones).
- i. Modificación del proyecto de puerto deportivo de Portmán, reduciendo el número de amarres previsto y favoreciendo un mejor aprovechamiento por el sector pesquero.

4. Dirección General de Turismo (17 junio 2011, remitido por la D.G. de Transportes y Puertos)

- j. El "Plan Director de Turismo de la Región de Murcia 2006/2012 " destaca el turismo náutico entre los productos turísticos mas competitivos y atractivos de la región, y por ello consideramos positivo que se formulen unas Líneas Estratégicas que posibiliten la mejora y el desarrollo de infraestructuras necesarias para realizar las actividades náutico recreativas.
- k. Desde la DG de Turismo se viene trabajando en la promoción del turismo náutico regional desde hace muchos años. Un hito fue en 1996 la creación de la "Estación Náutica Mar Menor" (primera de las Estaciones Náuticas en España) y otro hito en la actualidad es la ejecución del Plan de Competitividad del



producto de Turismo Náutico de La Manga del Mar Menor (iniciado en 2010 y que se extenderá durante 4 años). Por tanto creemos que deberían matizarse algunas afirmaciones sobre la falta de promoción del sector que se suceden a lo largo del documento.

- i. A fin de propiciar la prestación de servicios turísticos y fomentar la existencia de actividades náuticas en las instalaciones náutico deportivas (IND) se creemos que sería muy conveniente que, tanto en el análisis de las IND existentes (Fichas del apéndice 2 del Capítulo I) como en el diseño de las nuevas IND (Capítulo IV. Estudio de ordenación de las instalaciones náuticas) se tuvieran en consideración los requisitos y criterios establecidos para obtener la Q' de calidad turística para Servicios Turísticos en Instalaciones Náutico Deportivas (norma UNE 188004:2009). Dicha norma regula múltiples aspectos como son la recepción y atención al usuario, la información y comercialización turística, la prestación de servicios de ocio y de actividades náuticas, así como diversos requisitos en infraestructuras y otros servicios (amarres, accesibilidad a discapacitados, vestuarios, zona de encuentro social, restauración, aparcamientos, carburante, lavandería, etc.).
- m. Nos parece muy conveniente para propiciar el tránsito y flujo turístico de embarcaciones la propuesta de reservar un porcentaje de las plazas de amarre de nueva creación para destinarlas a turismo náutico (plazas en régimen de alquiler a corto plazo), si bien se observa que no coinciden los porcentajes indicados en el apartado 9.1 del Capítulo "11. Análisis de demanda" (20-25%) con los del apartado 3.2 del Capítulo "V. Propuesta de Actuaciones" (15%) y los del apartado 8 de este mismo Capítulo (20-15%).
- n. También consideramos acertado que en estas Líneas Estratégicas se propongan medidas (marinas secas, creación de nuevos puntos de amarre,...) para atajar el problema que suponen las zonas de fondeo irregular de embarcaciones para el disfrute y seguridad de las zonas de baño por los turistas.
- o. En relación con lo recogido en las "Líneas Estratégicas" sobre el Puerto deportivo Marina de COPE (cuyo Proyecto Básico de Puerto Deportivo está en tramitación ante esa DG de Transportes y Puertos por la Sociedad pública del Consorcio Marina de Cope presidido por el Consejero competente en Turismo) se aprecian algunos desajustes:
 - En la Ficha correspondiente al Puerto de marina de Cope que figura en la pág./57 del Anejo 2 del Capítulo HI, se indica que la clasificación del suelo es "no urbanizable". A este respecto hay que indicar que recientemente se elevó a la Conserjería de Obras Públicas y OT para su aprobación definitiva la Modificación de los Planes Generales de Lorca y Águilas en desarrollo de la Actuación de Interés Regional "Marina de Cope", que recoge los terrenos del marina deportiva como "Sistema General Portuario" (tal y como se califica en la Declaración de AIR Marina de Cope) vinculado al suelo clasificado como "urbanizable turístico residencial" de Marina de Cope.
 - En la ortofoto del apartado 5.5.1 del Capítulo V y en el plano nº 6.5 se incluye una delimitación de la marina deportiva que no se ajusta exactamente a la prevista en Proyecto Básico, ni en cuanto a la configuración tierra adentro de la marina, ni en cuanto a la ubicación y



afección de la bocana (probablemente porque el Proyecto inicio su tramitación en marzo de 2009, poco después de la redacción de las Líneas Estratégicas de febrero 2009).

- En relación con el apartado 5.5.1 del Capítulo V, conviene recordar que la previsión de la marina deportiva en Marina de Cope esta incluida en su Declaración de Actuación de Interés Regional (aprobada por Consejo de Gobierno en el año 2004).

- p. En el Capítulo II "Análisis de la Demanda", en su apartado "6. Análisis de la situación actual del sector" se aportan los resultados de un trabajo de encuestación y se remite a los datos que figuran en un "apéndice nº 3" que no esta incluido en la documentación remitida, En todo caso, y por si fuera de utilidad para la elaboración de estas Líneas Estratégicas, hemos de indicar que la DG de Turismo dispone de encuestas sobre turismo náutico que viene realizando con periodicidad cada verano a los usuarios de instalaciones y servicios náuticos y que aportan información del perfil del turista (regional, nacional y extranjero), el alojamiento que utiliza, las actividades que realiza, el gasto medio, etc. Si bien el último trabajo específico es el "Estudio sobre el comportamiento de la demanda de turismo náutico 2008" (con 83 encuestas en las zonas de La Manga, Mar Menor, Mazarrón y Águilas), también hay datos disponibles sobre turistas náuticos de los años 2009 y 2010 (y los habrá de 2011) que están englobados dentro del "Estudio sobre el comportamiento de la demanda turística en la Costa Calida. Análisis por Productos Todos estos Estudios estén disponibles en la pagina web de la Consejería, dentro del apartado de Turismo / Estadísticas.
- q. Para la prognosis de demanda vinculada con el crecimiento de turismo náutico (apartado 8.4.2 del Capítulo H) se utilizan datos del European Travel Monitor de 2004 o de la encuesta CAEB de 2007. Tenemos conocimiento de un estudio mas reciente denominado "El sector Náutico en España. La Náutica Deportiva y de Recreo" (elaborado en noviembre de 2009 por la Feria de Barcelona y la Asociación Nacional de Empresas Náuticas) que quizá podría servir para contrastar los escenarios contemplados para la "demanda generada" asociada a la evolución del turismo náutico.
- r. En el apartado 10.3 del Capítulo III se achaca al "turismo asociado" a las IND una serie de "impactos negativos del turismo" (crecimiento urbano excesivo, vías e comunicación, zonas industriales, depuración de agua, vertidos, agotamiento de acuíferos,.) que no son atribuibles solo o exclusivamente a los turistas, sino que en su mayor parte se deben al crecimiento urbanístico derivado del incremento de la población residente y de las actividades económicas de todo tipo en la franja costera.
- s. En el apartado "11.2 Áreas de interés turístico" del Capítulo III se incluyen variados datos sobre alojamiento turísticos que son erróneos y convendría actualizar y corregir. Los datos actualizados se pueden obtener en la web: www.murciaturistica.es.

8. SEGUIMIENTO

El Informe de Sostenibilidad deberá describir los mecanismos y acciones previstos para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente derivados de la aplicación o



ejecución de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia.

Este seguimiento deberá permitir conocer la efectividad de las medidas ambientales propuestas, además, se detallarán los controles necesarios para asegurar que en los diferentes Instrumentos de Desarrollo y/o ejecución derivados de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia sean consideradas, según corresponda, las medidas ambientales propuestas.

Se definirán los parámetros que permitan identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, así como el seguimiento y la comprobación de su cumplimiento, la detección de los impactos producidos, y la propuesta de revisión en caso necesario.

Para facilitar este seguimiento, se utilizarán indicadores ambientales aplicables a cada situación (véase a este respecto el anexo II donde se especifica la relación de indicadores ambientales).

- De la fase de consultas previas:

De acuerdo al informe del Servicio de Información e Integración Ambiental (D.G. de Medio Ambiente):

Programa de seguimiento y evaluación

Es necesario realizar un seguimiento periódico de los efectos ambientales de las objetivos o previsiones del Plan así como de la sostenibilidad ambiental de los puertos al objeto de detectar cambios imprevistos y proveer de una base para acciones que solucionen estos problemas.

El sistema de seguimiento deberá tener en consideración, al menos, lo siguiente:

- Descripción y justificación de las actuaciones de seguimiento y controles a realizar.
- Definición de los indicadores de seguimiento con sus correspondientes unidades de medida.
- Cronograma de toma de datos mediante los indicadores.
- Resultado gráfico de la evolución de los indicadores.
- Definición de los diferentes informes a emitir y su periodicidad.
- Utilización de herramientas de información geográfica para el análisis, procesamiento y presentación de resultados.
- Análisis de la viabilidad y eficiencia técnico-económica de la aplicación de las medidas propuestas.

9. RESUMEN NO TÉCNICO

Resumen no técnico de la información facilitada en los apartados anteriores.

Permitirá comprender claramente los objetivos, acciones, efectos, y otros aspectos relevantes del Informe de Sostenibilidad Ambiental.



10. VIABILIDAD ECONÓMICA

Se realizará en primer lugar una valoración económica estimada de las distintas alternativas planteadas durante la elaboración de las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia, en estudio.

En segundo lugar, se presentará detalladamente la financiación prevista en las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia para las medidas y actuaciones cuya finalidad principal sea la prevención, corrección y compensación ambiental.

11. CRITERIOS AMBIENTALES

Las Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia, sometido a Evaluación Ambiental Estratégica deben tener entre sus principios la consecución de unos criterios ambientales que permitan alcanzar un elevado nivel de calidad de vida con relación al desarrollo sostenible. (véase a este respecto el anexo I donde se especifica la relación de criterios ambientales).

12. CARTOGRAFÍA DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El Informe de Sostenibilidad Ambiental contendrá la cartografía necesaria para llevar a cabo una detallada descripción de los aspectos básicos referidos a la información urbanística o territorial del instrumento de ordenación, por lo que se aportará:

1. Plano de situación.
2. Plano de alternativas.
3. Mapa de compatibilidad de usos (instalaciones náutico-deportivas) en el que se resalte la compatibilidad de usos respecto a infraestructuras, núcleos urbanos, espacios protegidos, cauces, vías pecuarias, otros inmuebles cercanos, etc.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad indica que las principales variables deben ser caracterizadas mediante el empleo de técnicas descriptivas y de representación cartográfica. Se adjuntarán planos de síntesis en papel y en formato digital, sobre escalas gráficas amplias que permitan una visión de conjunto, de una cartografía más general a otra más al detalle, como mínimo 1:10.000 para que éstas se tengan en cuenta en la ubicación de todas las actuaciones que las LEOPDRM propongan llevar a cabo.

4. Plano de análisis de los efectos que este instrumento de ordenación puede producir en las zonas donde se localizan los usos propuestos. (apartado 5.15.3)

Otro aspecto básico que se reflejará en la cartografía serán los planos que permitan una adecuada descripción ambiental de la zona, mediante Planos de inventario, tales como:

1. Litología y edafología.



2. Hidrología e hidrogeología.
3. Vegetación y hábitats de interés comunitario. Fauna silvestre.
4. Unidades Paisajísticas.
5. Usos del suelo.
6. Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos. Bosques.
7. Zona de dominio público (Vías pecuarias, Monte público, Dominio público hidráulico, Dominio público marítimo terrestre).
8. Zonificación que resulte significativa a los efectos del cumplimiento de las principales normas, planes, políticas y programas ambientales (zonas sensibles, zonas vulnerables, etc.)
9. Riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación (conforme al apartado 2 del artículo 15 de la ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo).
10. Cartografía de Ruido (Ordenanzas Municipales, Decreto 48/1998, de 30 de Julio, sobre protección del medio ambiente frente al ruido de la Región de Murcia, Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y su normativa de desarrollo):
11. En relación al Dominio Público Hidráulico se incluirá plano específico en el anexo cartográfico, a escala suficiente, que recoja la información y consideraciones respecto a la delimitación de D.P.H., zonas de policía y servidumbre, cauces privados identificados, zonas de evacuación preferente de la escorrentía, puntos de vertido, infraestructuras de la C.H.S. y ordenación propuesta para cada una de las zonas señaladas.
12. En relación al Dominio Público Marítimo Terrestre, se incluirá plano a escala adecuada del deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre con la fachada litoral así como las delimitaciones para las servidumbres de tránsito y protección y para la zona reinfluencia de costa.

Se incluirán planos de descripción de efectos, con cartografía temática para la valoración de los efectos resultantes de la aplicación de las propuestas del instrumento de ordenación.

Se incluirán Planos de descripción, en lo posible, de medidas ambientales: cartografía temática con las medidas protectoras, correctoras y/o compensadoras.

Específicamente, se presentarán planos y documentos gráficos en los que se analice el impacto paisajístico de la actuación desde puntos de vista habituales, mediante perspectivas u otros medios de representación, de la situación actual y la prevista, y su contraste con el medio rural o el tejido urbano adyacente. Véase a este respecto el anexo III donde se especifican las prescripciones para la cartografía del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

13. MODALIDADES, AMPLITUD Y PLAZO DE INFORMACIÓN Y CONSULTAS

El artículo 10 de la Ley 9/2006 establece la forma en que debe desarrollarse la fase de consultas sobre la versión preliminar del instrumento de ordenación, que debe ir acompañado del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), que implica las siguientes actuaciones:



1. Puesta a disposición del público.
2. Consulta a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, que dispondrán de un plazo mínimo de 45 días para examinarlo y formular observaciones.

13.1. Modalidad de la consulta

La información y consulta del instrumento de ordenación (que incluirá el ISA) podrá realizarse por medios convencionales, telemáticos o cualesquiera otros, así como a través de los medios de comunicación social, siempre que acrediten la realización de la consulta.

Las actuaciones de información y consulta incluirán, al menos, las siguientes:

1. Anuncio en el B.O.R.M. de la información pública reglada del Informe de Sostenibilidad Ambiental conjuntamente con la Versión Preliminar correspondiente del instrumento de ordenación, advirtiendo que la consulta se dirige tanto al público en general como a las personas físicas o jurídicas que se consideren interesadas de acuerdo con el artículo 31 de la Ley 30/1992, otorgando un plazo de al menos 45 días para examinar ambos documentos y realizar alegaciones y sugerencias. Este plazo mínimo de 45 días se ampliará, en su caso, al periodo que el trámite sustantivo establezca para el documento de planeamiento correspondiente.
2. El órgano promotor, dispondrá, en unas dependencias adecuadas para su consulta varios ejemplares de la versión preliminar correspondiente del instrumento de ordenación, objeto de estudio, incluyendo el ISA, así como copia del presente Documento de Referencia, que podrán ser solicitados por los ciudadanos y público interesado. En las dependencias donde se pongan a disposición del público los documentos del instrumento de ordenación se llevará un registro de las solicitudes de consulta recibidas, recogiendo los siguientes datos: nombre completo, DNI, indicación de si la consulta es a título individual o en representación de algún colectivo y fecha de la consulta.
3. Así mismo, el órgano promotor hará referencia, en su página web, al periodo de información pública del informe de sostenibilidad ambiental.
4. La Consejería de Presidencia pondrá en su página web una copia completa del presente DOCUMENTO DE REFERENCIA.
5. El órgano promotor (Dirección General de Transportes y Puertos) enviará, al menos, un ejemplar completo de la versión preliminar correspondiente del instrumento de ordenación, incluyendo el ISA en soporte magnético a todas las Administraciones Públicas afectadas y público interesado que deben ser consultados, según relación propuesta en el apartado 13.2.1. Las Administraciones públicas afectadas y público interesado consultados dispondrán de un plazo mínimo de 45 días para examinarlo y formular observaciones. Este plazo de 45 días se ampliará, en su caso, al periodo que el trámite sustantivo establezca para el documento de planeamiento correspondiente.

En la remisión de las consultas a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, La Dirección General de Transportes y Puertos



deberá referenciar la publicidad en la página web de la Consejería de Presidencia del presente Documento de Referencia.

13.2. Amplitud de la consulta

La consulta de la versión preliminar del instrumento de ordenación, que debe ir acompañado del ISA, implica las siguientes actuaciones:

1. Puesta a disposición del público.
2. Consulta a las Administraciones Públicas afectadas y al público interesado.

Se entiende por público interesado:

- Toda persona física o jurídica en la que concurra cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 31 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
- Cualquier persona jurídica sin ánimo de lucro que cumpla los siguientes requisitos:
 - a. Que tenga como fines acreditados en sus estatutos, entre otros, la protección del medio ambiente en general o la de alguno de sus elementos en particular, y que tales fines puedan resultar afectados por el plan o programa de que se trate.
 - b. Que lleve al menos dos años legalmente constituida y venga ejerciendo de modo activo las actividades necesarias para alcanzar los fines previstos en sus estatutos.
 - c. Las Entidades Locales consultadas podrán incorporar un pronunciamiento expreso acerca de la sostenibilidad del instrumento de ordenación

Relación de Administraciones Públicas y público interesado afectados, conforme al artículo 106.2 de la Ley 4/2009, será necesario consultar, al menos, a:

1. Ayuntamiento de Águilas.
2. Ayuntamiento de Los Alcázares.
3. Ayuntamiento de Cartagena.
4. Ayuntamiento de Lorca.
5. Ayuntamiento de Mazarrón.
6. Ayuntamiento de San Javier.
7. Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar.
8. Ayuntamiento de La Unión.
9. Delegación del Gobierno en la Región de Murcia.
10. Comandancia Naval de Cartagena (Ministerio de Defensa).



11. Confederación Hidrográfica del Segura.
12. Capitanía Marítima de Cartagena.
13. Demarcación de Costas (Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino).
14. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar
(Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino).
15. Federación Regional de Cofradías de Pescadores de la Región de Murcia.
16. Servicio de Evaluación Ambiental Estratégico. Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consellería de Medio Ambiente (Generalitat de Valencia).
17. Consejería de Medio Ambiente, Prevención y Calidad Ambiental (Junta de Andalucía).
18. Instituto Español de Oceanografía (Ministerio de Ciencia e Investigación).
19. Dirección General de Medio Ambiente
20. Dirección General de Ganadería y Pesca.
21. Dirección General de Transportes y Puertos.
22. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias.
23. Dirección General de Territorio y Vivienda.
24. Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales.
25. Dirección General de Turismo.
26. ANSE.
27. Ecologistas en Acción.



ANEXO I

Criterios Ambientales

1. Planificación urbanística

1. Integrar, ampliar y diseñar convenientemente la red de espacios libres urbanos, como un sistema capaz de corregir y moderar las inclemencias extremas de las condiciones ambientales, además de servir como espacios de relación y uso social.
2. Se establecerán criterios ambientales en el diseño en planta, como el dimensionado estricto de firmes, integración de alcorques en franjas de aparcamiento, integración de tendidos y elementos urbanos en fachadas, compensación y reutilización de tierras y residuos.
3. Se tenderá a redistribuir los recursos y servicios sobre el territorio, fomentando al tiempo:
 - a. Procesos de autosuficiencia en los sectores e intercomunicación, mediante la descentralización de servicios y equipamientos importantes hasta el radio de acción de las personas andando o en bicicleta.
 - b. El establecimiento de nuevas jerarquías del viario urbano fundamentadas en velocidades de diseño inferiores a los 50 Km/h y creación de áreas de 30 Km/h de velocidad máxima o la implantación de las denominadas áreas de coexistencia de tráfico, con limitaciones de velocidad aún más estrictas y en las que se invierten las prioridades de diseño y función de la vía en favor de los modos no motorizados
4. Mediante ordenanzas municipales, promover la integración de tendidos y elementos urbanos en fachadas.

2. Uso y consumo del suelo

1. Ordenar el territorio para establecer los distintos usos en zonas lo más vocacionales y adecuadas posibles para los mismos y de forma coherente con las características del entorno (zonas verdes en humedales, áreas residenciales en terrenos soleados, zonas industriales alejadas de las urbanizadas, etc.) teniendo en cuenta la capacidad de acogida del medio para cada tipo de actividad.
2. Utilizar las bases de urbanización que causen un menor impacto ambiental posible (mínimos movimientos topográficos, compensación de desmontes y terraplenes, recuperación de las capas de tierra vegetal para la creación de zonas verdes, reducción de superficies duras e impermeables frente a zonas blandas que permitan la evapotranspiración y la infiltración, etc.)
3. Se definirá un modelo o modelos arquitectónicos que respeten las características de las edificaciones de la zona, tonalidades, formas,



materiales de construcción, etc., con el fin de integrar paisajísticamente las nuevas edificaciones.

4. Antes de ocupar nuevas zonas vírgenes, se analizarán las alternativas al proyecto en curso mediante la recuperación de zonas preexistentes, intentando evitar el crecimiento y la expansión urbana.
5. Definir los límites y proyectar el borde de ciudades y pueblos, tanto en sus aspectos perspectivas como de uso, para evitar que se convierta en un espacio caótico ocupado por todo aquello que no tiene cabida en los núcleos y marcado por las expectativas de revalorización especulativa por parte de sus propietarios.

3. Valores Naturales

- A. Proteger y preservar las zonas de mayor valor ecológico o fragilidad (ríos, bosques urbanos, zonas de elevada pendiente, etc.), tanto en el interior de los núcleos como en el resto de la zona objeto del planeamiento, interviniendo para mantener su diversidad biológica cuando sea necesario.
- B. Propiciar la continuidad ecológica entre las áreas protegidas y las zonas verdes producto del planeamiento con el fin de evitar la fragmentación de los espacios naturales, uniéndolos mediante corredores o anillos verdes y apoyándose en los cursos de agua existentes y sus riberas.
- C. Diseñar zonas verdes en lugares con valor ambiental y en zonas colindantes a espacios naturales protegidos a modo de áreas de amortiguación de impactos (perímetro de protección).

4. Gestión del agua

1. Adecuar la calidad de agua para cada uso concreto, ajustando las condiciones de calidad de cada agua al uso final que se le va a dar, con el fin de evitar el incremento de demanda de agua potable y fomentar la reutilización de aguas residuales para usos secundarios.
2. Planificar por separado las redes de saneamiento (aguas grises y aguas negras) y de recogida de aguas pluviales y fomentar la vuelta directa de éstas al medio natural.
3. Proyectar instalaciones que faciliten el ahorro y la reutilización del agua en cada edificio o construcción (diseño de redes de conducción que permitan la recirculación del recurso para usos sucesivos, por ejemplo aguas de lavado y aseo dirigidas a cisternas, etc.), así como incluir criterios de diseño de jardinería autóctona o ahorradora de agua.
4. Evitar los procesos de erosión, arrastre y contaminación del agua de lluvia por escorrentía urbana.
5. Reducir la entrada del agua de lluvia en el sistema de saneamiento para evitar el incremento de su contaminación, la sobrecarga de la red y su posterior descarga al medio natural.



6. Captar, gestionar y retener el agua de lluvia de forma que no sufra ningún tipo de deterioro o contaminación, eliminar la que pudiera tener y aprovecharla de forma económica y eficiente para el mantenimiento de zonas verdes y recreativas, para la recarga del freático o para su devolución al medio natural libre de contaminación.
7. Dotación al desarrollo urbano de suelo *vivo*, transitable y sostenible, es decir permeable (filtrante), apto para la vida vegetal o animal y que no contribuya al aumento de la temperatura ni al deterioro de la calidad atmosférica en la ciudad.
8. Contribuir, facilitar e incentivar el aumento de superficie vegetada en la ciudad, aportando simultáneamente nuevos recursos de agua, de gran calidad, para su mantenimiento.
9. Contribuir a reducir los costes de infraestructura para el transporte y depuración de aguas residuales mediante la reducción de los volúmenes de agua a tratar.
10. Contribuir a mejorar el funcionamiento de la infraestructura de saneamiento existente.
11. Facilitar la implantación de circuitos cerrados de agua en parques y jardines, mejorar la eficiencia en el uso y usos del agua.

5. Gestión de la energía

1. Adaptar la planificación urbanística a los aspectos microclimáticos del territorio a todas las escalas (diseños de alineaciones y estructura urbana de las nuevas áreas, orientación de los edificios, arquitectura bioclimática pasiva, etc.).
2. Facilitar o exigir la inserción de instalaciones de energías renovables, especialmente placas solares tanto para usos propios como la iluminación general, la calefacción o el agua caliente sanitaria, como para la incorporación de energía a la red, equilibrando el impacto de las fuentes de energías no renovables de las nuevas áreas.
3. Aumentar la eficiencia energética en el transporte mediante una planificación adecuada de la red viaria, reduciendo la duración y el número de los viajes motorizados.
4. Aumentar la participación en el transporte público y facilitar los transportes a pie o en bicicleta.
5. Estudiar previamente el tráfico previendo intensidades de circulación.
6. Aumentar el ahorro y eficiencia en el alumbrado urbano (eficiencia energética, selección de lámparas, equipos de ahorro de energía, sistemas de apagado y encendido de la instalación) además de la minimización de la contaminación lumínica.

6. Gestión de residuos

1. Reservar zonas bien ubicadas para la recogida y tratamiento de los residuos urbanos (puntos limpios).



2. Prever la gestión de los residuos de construcción y demolición, evitando la proliferación de puntos incontrolados de vertido en las afueras de los núcleos urbanos y restaurando aquellos que aparezcan.

7. Materiales de Construcción

1. Seleccionar materiales duraderos cuyo proceso productivo implique el menor impacto ambiental posible y que se hallen disponibles en el entorno o sean transportados al menor coste ambiental.
2. Utilizar materiales reciclables y/o reciclados para las obras de construcción.
3. Exigir que el origen del material de préstamo para rellenos sea de explotaciones mineras debidamente autorizadas.

8. Movilidad

1. Fomentar la diversidad de usos en todos los proyectos urbanos, ya sean de nueva creación o de rehabilitación, teniendo en cuenta el concepto de proximidad.
2. Garantizar el transporte público y la buena accesibilidad peatonal y en bicicleta para cualquier nuevo desarrollo urbano, conectando con los espacios urbanos existentes.
3. Planificar las rutas de circulación de tráfico pesado por aquellas que menos perjudiquen a las poblaciones cercanas en el diseño de las nuevas zonas industriales.

9. Paisaje

1. Conservar y/o restaurar los paisajes naturales, agrarios, urbanos o culturales valiosos.
2. Asegurar actuaciones adaptadas e integradas en el paisaje, conservando en especial las zonas de alta naturalidad.
3. Mantener el arbolado existente, reordenando las zonas urbanas ya existentes en caso de ser posible.

10. Jardinería

1. En las zonas verdes y ajardinadas se deberán utilizar plantas autóctonas, adaptadas a las condiciones climáticas particulares de cada zona, con tendencia a las especies xerófilas y eligiendo césped constituido por especies tapizantes de bajos requerimientos hídricos.
2. Se diseñarán e instalarán sistemas de riego pro goteo o aspersión ajustados a las necesidades hídricas de cada especie vegetal a emplear, usando en estos riegos las aguas grises o regeneradas, previa autorización y/o concesión del Órgano de Cuenca.



ANEXO II

Con objeto de garantizar el cumplimiento de los objetivos ambientales y facilitar su seguimiento por el órgano ambiental, el Informe de Sostenibilidad Ambiental contará con una serie de indicadores de los objetivos ambientales, tanto de estado o planeamiento como de seguimiento.

Los indicadores de estado o descriptivos permiten mostrar con detalle la situación preoperacional y la propuesta por el instrumento de ordenación D Líneas Estratégicas para la Ordenación de los Puertos Deportivos de la Región de Murcia, relacionando las acciones del instrumento de ordenación con los objetivos.

Los indicadores de seguimiento y control nos permiten comprobar el cumplimiento de las previsiones de cumplimiento de los objetivos ambientales después de la ejecución del instrumento de ordenación, permitiendo la corrección de las medidas ambientales en el caso de resultar poco efectivas o adecuadas en su aplicación.

Para cada tipo de instrumento de ordenación del territorio se procurará utilizar al menos los indicadores propuestos y más adecuados, desde el punto de vista del tipo de Plan y de las condiciones y capacidades técnicas para su elaboración, de los que se enumeran en el anexo I. Podrán proponerse otros, siempre y cuando cumplan los siguientes requisitos:

1. Que sean relevantes para el conocimiento del medio ambiente y que contribuyan al incremento de la conciencia ambiental de la sociedad.
2. Que los datos para elaborarlos estén disponibles, ya sea en fuentes oficiales o, en su defecto, en otros organismos, instituciones, asociaciones, etc., cuyo prestigio en el ámbito de que se trate esté reconocido públicamente.
3. Que puedan ser actualizados regularmente conforme a sus características de periodicidad.
4. Que sean fácilmente interpretables, susceptibles de ser comprendidos por la gran mayoría de la población.

En el anexo I, se incluye un listado orientativo de indicadores ambientales.

A. Relación de Indicadores de Estado Propuestos

A.1 Patrimonio Natural y Biodiversidad

1. Superficie regional de cada tipo de hábitat de interés comunitario afectado por las LEOPDRM.
2. Nº de especies amenazadas o protegidas afectadas por las LEOPDRM
3. Superficie protegida (espacios naturales protegidos, Red Natura 2000, etc.) afectada por las LEOPDRM.
4. Superficie de otras áreas de interés (corredores ecológicos, lugares de interés geológico, microrreservas de flora, etc.) afectadas por las LEOPDRM.

A.2 Calidad Ambiental

1. Niveles de ruidos diurnos y nocturnos establecidos en la ordenanza municipal o en su defecto en la normativa autonómica vigente en esta



materia. (Medidas de ruido en estado preoperacional, Leq dB(A), nº de superaciones detectadas).

2. Población residente sometida a un nivel de ruido superior a los umbrales establecidos para zonas residenciales. (Valor absoluto y relativo).
3. NO₂, SO₂, PM10, CO₂ y Ozono (Niveles medios anuales y %, días de situación no admisible).
4. Suelos Contaminados (Superficie de emplazamientos con suelos potencialmente contaminados/ Superficie de emplazamientos caracterizados y recuperados).

A.3 Gestión de la energía

1. Consumo de energía (Tonelada equivalente de petróleo (Tep)/habitante y año).

A.4 Gestión del Agua

1. Calidad de los cursos de agua (Índices abióticos)
2. Unidades hidrogeológicas consideradas sobreexplotadas, con riesgo de sobreexplotación, con problemas de intrusión marina o de contaminación por nitratos o plaguicidas. (Superficie absoluta y relativa).
3. Consumo de agua potabilizada (litros/habitante y día, m³/ año).
4. Distribución sectorial del consumo de agua (residencial, industrial, y zonas verdes) (Consumo del sector/Demanda total de agua x100).
5. Vertidos (Número de habitantes equivalentes).
6. Población que cuenta con sistemas en funcionamiento y eficaces de depuración primaria y secundaria de aguas residuales (Valor absoluto y relativo).
7. Variación de la calidad del agua en relación a la temperatura, la salinidad, la extinción de luz visible y la presencia de aceites minerales.

A.5 Medio Costero y Marino

1. Superficie (m²) marina-costera afectada perteneciente a la red de espacios protegidos.
2. Superficie (m²) de fondo marino afectado por las obras.
3. Nº de playas alteradas respecto a la situación preoperacional.
4. Superficie de playas alteradas por la dinámica litoral; m² de erosión, m² de sedimentación.
5. Volumen de arena de playa afectado por la dinámica litoral; m³ de erosión, m³ de sedimentación.

A.6 Gestión de los residuos

1. Generación y gestión de residuos (Kg/habitante y día, %, Tm/año, Anual)
2. Residuos no tratados adecuadamente (Valor absoluto y %)
3. Generación de residuos urbanos (Residuos urbanos recogidos/ Nº de habitantes del municipio x 365)



4. Gestión de residuos no peligrosos, no urbanos, (Residuos no peligrosos valorizados/ Residuos no peligrosos generados x100)
5. Gestión de residuos inertes (Residuos inertes valorizados/ Residuos inertes generados x100)
6. Gestión de residuos peligrosos (Residuos peligrosos valorizados/ Residuos peligrosos generados x100)

A.7 Materiales de Construcción

1. Gestión de materiales de construcción (Cantidad de Material reciclable y/o reciclado utilizado / Cantidad total de material utilizado x 100)

A.8 Rehabilitación y recuperación de zonas urbanas y patrimonio cultural.

1. Suelos abandonados y/o contaminados (Superficie abandonados y contaminados /superficie total construida x 100).
2. Conservación del patrimonio Cultural, Arquitectónico, Arqueológico, Etnográfico, Paleontológico, Geológico (Número de elementos del patrimonio inventariados y elementos protegidos, para los ámbitos: Cultural, Arquitectónico, Arqueológico, Etnográfico, Paleontológico, Geológico).

A.9 Riesgos Naturales y tecnológicos.

1. Superficie afectada (total, suelo urbanizable, suelo no urbanizable) por riesgos naturales o tecnológicos (Superficie absoluta y relativa, %).

B. Relación de Indicadores de Seguimiento Propuestos

B.1 Patrimonio Natural y Biodiversidad

1. Afección negativa Áreas protegidas totales (red Natura 2000 + espacios naturales protegidos) (Nº de actuaciones, nº de espacios afectados, superficie afectada respecto a la total).
2. Afección negativa a hábitat de interés comunitario (Superficie afectada).
3. Afección negativa a especies de fauna y flora amenazadas (nº de actuaciones, nº de especies afectadas).
4. Actuaciones que supongan la introducción de especies no autóctonas en la zona o de organismos modificados genéticamente (nº de especies introducidas y localización, superficie afectada).
5. Afección negativa a Humedales (Superficie afectada, índices físico-químicos).
6. Actuación en Montes de utilidad pública, vías pecuarias, zonas de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre, zonas de policía del dominio público hidráulico y litoral. (Superficie ocupada o afectada).
7. Afección sobre la conectividad de los ecosistemas: fragmentación y efecto barrera en ecosistemas superficiales o puntos de corte en ecosistemas lineales, clasificados en: afección negativa sin medidas correctoras, negativa con medidas correctoras, neutra, y positiva (Nº de actuaciones, superficie afectada, indicadores de fragmentación).



8. Afección negativa al litoral costero en la zona de influencia (nº de actuaciones, superficie afectada).

B.2 Calidad Ambiental

1. Niveles de ruidos diurnos y nocturnos establecidos en la ordenanza municipal o en su defecto en la normativa autonómica vigente en esta materia. (Medidas de ruido en estado, Leq dB(A), nº de superaciones detectadas).
2. Población residente sometida a un nivel de ruido superior a los umbrales establecidos para zonas residenciales. (nº habitantes).
3. Incremento/ reducción de emisiones de CO₂ (t CO₂-eq/año).
4. Evolución de las emisiones de NO₂, SO₂, PM10, CO₂ y Ozono (Niveles medios anuales y %, días de situación no admisible).
5. Suelos Contaminados (Superficie de emplazamientos con suelos potencialmente contaminados/ Superficie de emplazamientos caracterizados y recuperados, inversión).

B.3 Gestión de la energía

1. Consumo de energía (Tonelada equivalente de petróleo (Tep)/habitante y año).

B.4 Uso y Consumo del Suelo

1. Evolución del suelo urbano (Superficie diferenciada en diversos usos: residencial, industrial, zonas verdes y rotacional).
2. Evolución del Suelo urbanizable (Superficie diferenciada para suelo no delimitado, delimitado y asignación de usos (residencial, industrial, zonas verdes y dotacional).
3. Evolución del Suelo no urbanizable (Superficie diferenciada para suelo de protección especial (forestal, agrícola y relativo a espacios naturales, como aquellos protegidos, las riberas, etc.).

B.5 Movilidad

1. Evolución de las infraestructuras de transporte (% de la superficie total).
2. Evolución de la distribución de la superficie dedicada a transporte :
 - a) Superficie de uso peatonal/ Superficie dedicada a infraestructuras de transporte, %. Inversión (valor absoluto, valor relativo).
 - b) Superficie de uso de transporte público/ Superficie dedicada a infraestructuras de transporte, %. Inversión (valor absoluto, valor relativo).
 - c) Superficie de uso de vehículos motorizados/ superficie dedicada a infraestructuras de transporte, %. Inversión (valor absoluto, valor relativo).
 - d) Aparcamientos de superficie en viario público, en uso residencial y uso industrial y/o terciario. (Superficie, nº de nuevas plazas de aparcamiento/ coche).

B.6 Gestión del Agua



1. Recursos hídricos naturales en Hm³/año (nuevo consumo neto de agua) que se van a extraer de los ecosistemas naturales (superficiales o subterráneos) (Hm³/año: Con posterior retorno tratado. Con posterior retorno, sin tratar. Sin retorno).
 2. Evolución de las unidades hidrogeológicas consideradas sobreexplotadas, con riesgo de sobreexplotación, con problemas de intrusión marina o de contaminación por nitratos o plaguicidas. (Superficie absoluta y relativa, Reserva hídrica Hm³, Niveles de nitratos, salinidad, plaguicidas).
 3. Nitrógeno, fósforo y sustancias peligrosas totales en vertidos líquidos (t/año).
 4. DBO₅ en el vertido de aguas residuales (t O₂/año).
 5. DQO o COT en el vertido de aguas residuales (Kg O₂/año).
 6. Metales pesados en vertidos líquidos (t/año).
 7. Evolución del Consumo de agua potabilizada y no potabilizada (litros/habitante y día, m³/ año).
 8. Evolución del consumo sectorial de agua (residencial, industrial, y zonas verdes) (Cociente entre la demanda y el recurso potencial).
 9. Evolución de los vertidos de aguas residuales (Número de habitantes equivalentes).
 10. Actuaciones de saneamiento de aguas residuales urbanas (nº de depuradoras construidas, habitantes equivalentes depurados).
- B.7 Gestión de los residuos
1. Evolución de la generación de residuos peligrosos y no peligrosos (Kg/habitante y día, %, Tm/año, Anual).
 2. Evolución de los residuos no tratados adecuadamente (Valor absoluto y %).
 3. Evolución de la gestión de los residuos sólidos urbanos (% de RSU reciclados).
 4. Evolución de la gestión de residuos no peligrosos, no urbanos, (% valorizados).
 5. Evolución de la Gestión de residuos inertes (% de valorizados).
 6. Gestión de residuos peligrosos (% de valorizados).
- B.8 Rehabilitación y recuperación de zonas urbanas y patrimonio cultural.
1. Número de actuaciones de conservación, protección sobre el patrimonio Cultural, Arquitectónico, Arqueológico, Etnográfico, Paleontológico, Geológico (Número de actuaciones, inversión, superficie).
- B.9 Riesgos Naturales y tecnológicos.
1. Evolución de la superficie afectada por riesgos naturales o tecnológicos.



ANEXO III

Prescripciones para la cartografía del Informe de Sostenibilidad

La aplicación de estas prescripciones está prevista en el Capítulo 12. Cartografía del Informe de Sostenibilidad Ambiental, del Modelo de Documento de Referencia para la elaboración de Informes de Sostenibilidad Ambiental de Planes Urbanísticos e Instrumentos de Ordenación Territorial.

Con carácter general, los documentos cartográficos del Informe de Sostenibilidad estarán representados a una escala adecuada a las características del instrumento de ordenación objeto de estudio y tendrán suficiente información para su correcta comprensión e interpretación.

Se proporcionaran tanto en formato papel como digital, en éste último caso en formato shape de ArcVIEW ó dxf, debidamente etiquetados y asociados a las correspondientes bases de datos.

Se considera necesario observar los siguientes criterios de elaboración de cartografía:

1. Base cartográfica: Siempre se utilizará una base cartográfica oficial, que deberá ser citada en el propio documento.
2. Para mapas con representación a escala 1/20.000 e inferior (1/25.000, 1/50.000, 1/100.000, etc.) se recomiendan las bases cartográficas del Instituto Geográfico Nacional y el Centro Geográfico del Ejército. Para escalas de mayor detalle puede recurrirse a la cartografía regional o municipal, o al uso de ortoimágenes. La base cartográfica utilizada deberá ser la más actualizada de que se disponga. En el caso de que no exista la base cartográfica oficial apropiada para la elaboración de los planos temáticos de detalle, éstos deberán incluir la información básica que permita la correcta interpretación del entorno (curvas de nivel, redes viarias, hidrografía, edificaciones, etc.).
3. Coordenadas y sistema de referencia. Todos los documentos cartográficos vendrán adecuadamente georreferenciados. Para ello:
 - a) Estarán dotados de una cuadrícula cartográfica con indicación de las coordenadas, o al menos las tendrán escritas en dos esquinas que formen diagonal.
 - b) En tanto no sea oficial el sistema geodésico de referencia ETRS8917 se utilizará de forma sistemática el ED5018.
 - c) Utilizarán coordenadas UTM referidas al Huso 30.
4. Escala: Independientemente de la escala de la cartografía base utilizada, se procederá a la indicación de forma numérica y gráfica de la escala de representación.
5. Toponimia y leyenda: Se incorporará la información gráfica y alfanumérica necesaria para la correcta interpretación del mapa o plano propiamente dicho, tales como la toponimia o nombre de elementos



significativos del mismo, así como el significado de la codificación de líneas, formas, tramas y colores utilizada (simbología).

6. Metadatos: Cada plano o mapa dispondrá de un cajetín con la siguiente información:
 - a) Número de plano
 - b) Título del plano
 - c) Título del Informe de Sostenibilidad Ambiental
 - d) Grupo al que pertenece
 - e) Escala (gráfica y numérica)
 - f) Fecha de elaboración del mapa
 - g) Fecha de referencia de la cartografía básica utilizada
 - h) Nombre del Órgano Promotor
 - i) Nombre o razón social del consultor
 - j) Nombre y, en su caso, hojas de la base cartográfica utilizada
 - k) Nombre y firma del técnico

7. Metodología aplicable a los trabajos de cartografiado de hábitats de interés comunitario:

1. Como referencia deberá tomarse la metodología la utilizada por el Estado Español en la elaboración del Inventario Nacional de Tipos de Hábitats y sus posteriores revisiones, así como del "Atlas de los Hábitats Naturales y Seminaturales de España" elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente. Además, para la identificación y caracterización de los tipos de hábitats a cartografiar se tendrán en cuenta los siguientes trabajos:

- "Interpretation Manual of European Union Habitats" publicado por la Comisión Europea,
- "Bases ecológicas para la gestión de los tipos de hábitats de interés comunitario en España (Directiva 92/43/CEE)" elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente,
- "Manual de Interpretación de los Hábitats Naturales y Seminaturales de la Región de Murcia" elaborado por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad.

2. Mediante trabajos de campo detallados, se llevarán a cabo muestreos representativos de los tipos de vegetación presentes en la zona, anotando los tipos de hábitats de interés comunitario del Anexo I de la Directiva Hábitats presentes en cada mancha de vegetación o unidad de inventariación (UI), así como otros tipos de vegetación, realizando estimas de su cobertura y de su grado de naturalidad, entendida esta última como la mayor o menor alteración de su estado de conservación. Se intentarán delimitar las UI de manera que el número de tipos de hábitats incluidos en cada una de ellas sea lo más reducido posible, procurando asignar un único hábitat por UI. No obstante, dada la complejidad del territorio y las mezclas existentes



entre los distintos tipos de hábitats se podrá incluir más de uno en caso de ser necesario.

3. La escala de trabajo será, preferentemente, 1:5.000, y en su defecto aquella que mejor se ajuste a las características del plan o proyecto. A partir de las UI identificadas en el trabajo de campo se procederá a la elaboración de cartografía vectorial mediante la digitalización e integración en un SIG que delimite gráficamente las diferentes UI, entendidas como elementos poligonales sobre el territorio que contengan uno o varios tipos de hábitats. Estas UI deberán tener forma lineal o puntual en el caso de recoger hábitats asociados a ambientes especiales tales como roquedos, cuevas, etc.

4. Cada UI se identificará mediante un código numérico correlativo, no pudiendo existir, por tanto, dos elementos con idéntico código. Para cada tipo de hábitat en cada UI se evaluarán al menos los siguientes parámetros:

- Código del hábitat conforme el Anexo I de la Directiva
- Índice de naturalidad: este índice proporciona la información del estado de conservación del hábitat en la UI correspondiente. Indicándose en función de tres posibles valores: 1, para los hábitats mal conservados y con alta influencia antrópica; 2, para los hábitats relativamente bien conservados y con una influencia antrópica baja aunque apreciable; 3, para los hábitats bien conservados y sin influencia antrópica o muy difícilmente apreciable.
- Cobertura: refleja el porcentaje de la superficie que ocupa individualmente cada tipo de hábitat dentro de la unidad de inventariación o el elemento gráfico dibujado. La distribución natural de la vegetación en diferentes estratos superpuestos permite que la suma de las coberturas de los diferentes hábitats presentes en una misma UI puedan superar el 100% de la superficie de la misma.

5. La cartografía final se presentará en formato Shape de Arcview o similar. Los polígonos o UI de la cartografía tendrán un código que permitirá ligarlos a la tabla de contenidos de cada polígono.