



RESOLUCIÓN DE 4 DE MAYO 2012 DEL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, POR LA QUE SE APRUEBA EL DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA ELABORACION DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA. (Exp. 17/11 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.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia se encuentra incluido en el ámbito que determina el artículo 104.2 a) 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 esta Dirección General del Documento de Inicio del presente Plan Especial, conforme al artículo 105.1 de la Ley 4/2009.

Con fecha de 15 de febrero de 2012, 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 4 de mayo 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 del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia.



Región de Murcia
Consejería de Presidencia

Dirección General de Medio Ambiente

C/ Catedrático Eugenio
Úbeda Romero, nº 3-4º
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 Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto 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 dicho Plan, para su consideración en el proceso de planificación.

Murcia, a 4 de mayo de 2012

EL DIRECTOR GENERAL DE MEDIO AMBIENTE



Fdo. Amador López García



DOCUMENTO DE REFERENCIA PARA LA ELABORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA. (Exp. 17/11 EAE)

1. ANTECEDENTES	3
2. CONSULTAS REALIZADAS	3
3. PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO 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.....	10
5. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LA ZONA, PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN, 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 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.	11
5.1. Edafología, calidad y usos del suelo.....	12
5.2. Hidrología e Hidrogeología. Dominio Público Hidráulico.	13
5.3. Calidad del aire.....	14
5.4. Generación y gestión de residuos.	16
5.5. Confort sonoro.....	17
5.6. Socioeconomía. Salud Pública.	20
5.7. Patrimonio Natural y Biodiversidad.....	11
5.8. Riesgos naturales y tecnológicos.	25
5.9. Patrimonio cultural.....	27
5.10.Paisaje.	30
5.11.Modelo Territorial.....	31
5.12.Otros aspectos ambientales	32
5.13.Valoración global	33
6. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLAR EL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.....	33
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.....	34
8. SEGUIMIENTO.....	35
9. RESUMEN NO TÉCNICO.....	35
10. VIABILIDAD ECONÓMICA.....	35
11. CRITERIOS AMBIENTALES.....	36
12. CARTOGRAFÍA DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	36
13. MODALIDADES, AMPLITUD Y PLAZO DE INFORMACIÓN Y CONSULTAS.....	37
13.1.Modalidad de la consulta.....	38
13.2.Amplitud de la consulta.....	39
ANEXO I.....	41
1. Planificación urbanística.....	41
2. Uso y consumo del suelo.....	41
3. Valores Naturales.....	42
4. Gestión del agua.....	42
5. Gestión de la energía.....	43
6. Gestión de residuos.....	43
7. Materiales de Construcción.....	43
8. Movilidad.....	43
9. Paisaje.....	44
10. Jardinería.....	44
ANEXO II.....	45
ANEXO III.....	50



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.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia se encuentra incluido en el ámbito que determina el artículo 104.2 a) 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, la Dirección General de Transportes y Puertos, como órgano promotor, dio traslado a esta Dirección General del Documento de Inicio del citado Plan Especial, 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 15 de febrero de 2012, la Dirección General de Medio Ambiente, realizó consulta a los siguientes organismos, administraciones, instituciones y asociaciones:

1. Dirección General de Transportes y Puertos
2. Ayuntamiento de Murcia
3. Ayuntamiento de Fuente Álamo
4. Ayuntamiento de Torre Pacheco
5. Delegación del Gobierno
6. D.G. Aviación Civil (Ministerio de Fomento)
7. Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Ministerio de Fomento)
8. AENA Navegación Aérea
9. Servicio de Información e Integración Ambiental (D.G. de Medio Ambiente)
10. Dirección General de Territorio y Vivienda
11. Confederación Hidrográfica del Segura
12. Dirección General de Carreteras



13. Dirección General de Industria, Energía y Minas
14. Dirección General de Salud Pública.
15. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias
16. Dirección General de Bienes Culturales
17. Ecologistas en Acción
18. Asociación Naturalistas del Sureste

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

1. Dirección General de Carreteras: En su comunicación de fecha 20 de febrero de 2012, considera que, examinada la documentación aportada, los asuntos de competencia de esa Dirección están correctamente planteados. Añade que, en alguno de los planos utilizados no se recoge la situación real de algunas infraestructuras de carreteras como son la autovía RM-2 y la nueva tipología de los enlaces de la A-30 en los p.k. 161 y 164.
2. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias. En su informe de fecha 24 de febrero de 2012, se analizan los riesgos existentes aplicando los planes de emergencia elaborados por esa Dirección General (Plan SISIMUR, INUNMUR, TRANSMUR, INFOMUR y PLAN DE EMERGENCIA EXTERIOR), recogiendo una serie de consideraciones a tener en cuenta en la elaboración del ISA. Además, indica que deben aplicarse las sugerencias acerca de las dimensiones de los viales y calles del sector, localización de las bocas de incendio y demás dispositivos de prevención de acuerdo con el artículo 11 y los Documentos Básicos SI y SU del Código Técnico de la Edificación como así lo consideran en el apartado 6.12.6 del Plan dedicado a las medidas correctoras, así como, que deberán contemplarse los riesgos contenidos en el Plan Territorial de Protección Civil de los Ayuntamientos de Fuente Álamo, Murcia y Torre Pacheco. Como conclusión, considera que de los riesgos analizados previamente, tanto el riesgo sísmico como el de inundaciones son los que mayor afección pueden presentar, por lo que deben ser considerados a la hora de planificar su ejecución, especialmente las construcciones ubicadas en suelos geotectónicamente más propensos a percibir los efectos de los movimientos sísmicos y los terrenos cercanos a los cauces de las ramblas descritas.
3. Aena Aeropuertos. En su escrito de fecha 29 de febrero de 2012, señala que el aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no es un aeropuerto de la red de Aena Aeropuertos, por lo que no tienen comentarios u observaciones que realizar al respecto.



4. Confederación Hidrográfica del Segura: En su informe de fecha 7 de marzo de 2012, comunica que de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, no prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación objeto de evaluación ambiental en tanto se esté a lo dispuesto en las Declaraciones de Impacto Ambiental del proyecto de Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia (BOE - núm. 122 del 22 de Mayo de 2003), del proyecto Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia fase II (BOE núm. 92 del 16 de Abril de 2010) y de sus infraestructuras asociadas ya sometidas a evaluación ambiental.
5. Servicio de Información e Integración Ambiental (Dirección General de Medio Ambiente). En su informe de 8 de marzo de 2012 informa acerca de las características y objetivos del proyecto Plan Especial. Asimismo, establece una serie de objetivos y criterios ambientales estratégicos para la redacción del Plan Especial. Además, incluye un apartado sobre las características ambientales de las zonas que puedan verse afectados de manera significativa por el Plan Especial y establece criterios para prevenir, reducir y contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del mismo.
6. Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Ministerio de Fomento) En su informe de 8 de marzo de 2012 comunica que se deberán tener en consideración las limitaciones al planeamiento urbanístico impuestas tanto por las afecciones acústicas como por las servidumbres aeronáuticas que se encuentran recogidas en el proyecto autorizado del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.
7. Ecologistas en Acción: En su escrito de fecha 13 de marzo de 2012 realiza diversos comentarios y sugerencias sobre: los impactos ambientales en general, alternativas propuestas, los coste públicos de la infraestructura, la viabilidad económica y social, los impactos sociales y laborales, las afecciones sobre los suelos y avifauna, impactos sobre el paisaje, afecciones a la red natura 2000, vías pecuarias, eficiencia y ahorro energético, prevención y control integrados de la contaminación, residuos y vertidos, calidad del aire, contaminación acústica, sistema de aterrizaje verde, contaminación lumínica.
8. Dirección General de Bienes Culturales: En su escrito de fecha 27 de marzo de 2012 recuerda, que en relación con el entonces denominado Plan Director del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, se realizó un estudio arqueológico preliminar que afectaba a la totalidad del área ahora incluida en el actual Plan Especial. Señala que el Plan Especial debe, por tanto, retomar la información elaborada, insertando los elementos ubicados en la zona da cautela y procediendo como mínimo a su documentación detallada y evaluación. Concluye que resulta necesario redactar un Estudio de impacto sobre el Patrimonio Cultural que incorpore referencias a las



actuaciones previas relacionadas con los estudios de impacto y trabajos de corrección de impacto del aeropuerto (especialmente la conservación de las balsas romanas bajo la cabecera de la pista), e integre las informaciones necesarias sobre las áreas no estudiadas en ellas, como mínimo en lo que respecta a la elaboración de fichas documentales sobre los bienes inmuebles y yacimientos conocidos (casa de la Torrica; casa, complejo hidráulico y yacimiento arqueológico de las Casas del Villar, y Casas de las Ventanas; mas el resto de los inmuebles ya relacionados en el informe del Plan Director del Aeropuerto, de Julio de 2003) evaluando, en su caso, la compatibilidad de las actividades a desarrollar en la zona con dichos elementos y las vías de corrección y minoración de impactos. Dicho Estudio sobre el Patrimonio Histórico debe realizarse con antelación a la aprobación definitiva del Estudio Ambiental de manera que en este se puedan incorporar sus resultados y las medidas de corrección de impactos que se estimen necesarios.

9. Ayuntamiento de Torre Pacheco: En su escrito de fecha 20 de marzo de 2012 comunica que, tal como se establece en el informe de fecha 2 de marzo de 2012 del Ingeniero municipal que se adjunta a dicho escrito, no se ha aportado el documento de inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental, por lo que no le es posible informar al respecto, no obstante y dado que disponen del Plan Especial indica:
- En la zona de afección existe aprobado provisionalmente una modificación de NNSS la nº 80, pasando el suelo de no urbanizable a suelo urbanizable sectorizado, dicha modificación iniciada en el año 2004 se encuentra a espera de aprobación definitiva, teniendo igualmente condicionada la aprobación definitiva del plan parcial a la aprobación de la modificación.
 - El plan establece las servidumbres aeronáuticas que genera el aeropuerto, pero no define claramente que servidumbre afecta a cada área territorial, por lo que deberán definirse las servidumbres que afectan a cada zona y establecer las condiciones de dichas servidumbres.
 - Se incluye un plano de áreas de delimitación de alturas, en el texto del plan se define las alturas de cada área pero no profundiza en las condiciones para el desarrollo urbanístico de los sectores afectados, en el caso de Torre Pacheco para el sector delimitado por la modificación 80 de las NNSS.
 - El estudio acústico realizado considera el área del término de Torre Pacheco como suelo no Urbanizable deberá tenerse en cuenta en dicho estudio que existe un sector en trámite de aprobación para suelo urbanizable en dicha área y comprobar que se cumplen con los límites acústicos.

En el informe, de fecha 2 de marzo de 2012 del Ingeniero municipal que se adjunta a dicho escrito, se informa lo siguiente:



- De acuerdo al Plan General de Ordenación Urbana aprobado inicialmente, la afección operativa por superficie limitación de altura afecta, (plano nº 13a), al urbanizable sectorizado mínima densidad, (ZN), "El Galtero". También al urbanizable sin sectorizar anexo.
- Se grafía la zonificación por presión sonora correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Murcia. De acuerdo al apartado 2.4.2. del Plan Especial presentado, la afección en razón de incremento de niveles de presión sonora afecta únicamente al término municipal de Murcia.
- El Documento de Inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica no se incluye en la documentación remitida.

Debido a que el Ayuntamiento pone de manifiesto que no ha dispuesto del documento de inicio, esta Dirección General, con fecha 26 de abril de 2012, ha remitido documento ambiental a dicho Ayuntamiento para que realice, en su caso, sus comentarios y sugerencias para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Como contestación a esa solicitud, el Ayuntamiento comunica nuevo informe de 3 de mayo de 2012, en el que indica que recibido el Documento de Inicio de EA del plan especial aeroportuario, se reiteran en los informes realizados con fecha 2/20 de marzo. Del mismo modo se añade que acerca de la posible afección de ruido al sector urbanizable en aprobación (Mod.80), deberá realizarse un estudio de servidumbres acústicas y de alturas, no indicando la exigencia de que lo redacten los propietarios del sector, al estar el mismo en un trámite avanzado de aprobación.

Sería aconsejable añadir al estudio ambiental las posibles afecciones al área agrícola de la contaminación atmosférica que puedan producir las actividades aeroportuarias a largo y corto plazo e indicar las condiciones para que no se perjudique a la producción agrícola de la zona. Dado que se trata de una de las principales actividades económicas de la zona.

10. Ayuntamiento de Fuente Álamo: En su escrito de fecha 27 de marzo de 2012 realiza ciertas observaciones al documento de inicio en relación a la contaminación atmosférica, acústica,..y además señala:

- No se establece diferencias de afección entre los distintos ámbitos internos y externos al sistema general aeroportuario, pudiendo ser unos frente a otros de diferente incidencia en



cuanto a su futuro desarrollo urbanístico, pudiendo limitar y dificultar la compatibilidad de usos en el territorio.

En lo que afecta al término de Fuente Álamo de Murcia, precisar las afecciones y cuantificar las superficies afectadas.

- Se aprecia una diferente situación por desplazamiento en planta, dirección Sur-Oeste, de la ordenación del aeropuerto entre los planos "14a" y "14b/14c", se observa que la MU-601 atravesaría por medio de la pista, en estos dos últimos. Lo que representaría, así mismo, un desplazamiento de la afección acústica y huella de ruido, en la misma dirección indicada, lo que afectaría en mayor medida al término de Fuente Álamo de Murcia.

11. Dirección General de Salud Pública: En su informe de fecha 26 de abril de 2012 formula diversos comentarios y sugerencias en relación a los aspectos técnicos ambientales a considerar en lo que a protección de la salud pública se refiere. Señala, desde el ámbito competencial específico de la salud pública, que se deberá cumplir con lo establecido en las disposiciones legales, en aquellas cuestiones que afecten a este proyecto, y adjunta un Anexo de las principales normas de aplicación. E indica que deberá tenerse en cuenta también todas las disposiciones emitidas por la administración local, en lo que a protección de la salud pública se refiere.

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 ISA.

3. PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.

La Dirección General de Transportes y Puertos desarrolla el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario (PESGA), el cual tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de rango regional.

Según el Documento de Inicio *"el Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia se está construyendo en el término municipal de Murcia y ocupa una superficie de 398,98 ha. El ámbito territorial del PESGA afecta a los términos municipales de Murcia, Fuente Álamo y Torre Pacheco. La ocupación de suelo corresponde al Sistema General Aeroportuario Previsto y 524,72 ha para el Sistema General Aeroportuario Diferido. Concretamente el ámbito de actuación del Plan Especial está constituido por los terrenos que ocupa el propio aeropuerto y su Zona de Servicio, tal y como lo determina*



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

1. Se identificará y describirá el ámbito territorial del Plan.
2. Descripción detallada de los objetivos principales del Plan Especial, y descripción de las acciones derivadas del desarrollo de dicho Plan.

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 planificación, 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 Plan especial en estudio.

Se deberá tener en cuenta la Actuación de Interés Regional del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, así como las Modificaciones derivadas de dicha Actuación.

2. Objetivos de protección ambiental que guardan relación con el Plan Especial y la manera en que se han tenido en cuenta durante la elaboración de este Plan Especial (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.).

De las consultas previas:

1. Servicio de Información e Integración Ambiental (Dirección General de Medio Ambiente):

- Identificación y análisis de los aspectos relacionados con la conservación del medio natural del ámbito territorial que puedan verse afectados con la realización del Plan Especial.



- Evaluación y análisis de las unidades paisajísticas para su integración en el proceso de planeamiento territorial y urbanístico, así como garantizar su calidad.
- Las principales variables deben ser caracterizadas mediante el empleo de técnicas descriptivas y de representación cartográfica que han de suministrarse en papel y en formato digital.

3. Justificación de las medidas y actuaciones que se plantean. Superficies totales afectadas 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.

Se deberá tener en cuenta que los programas, proyectos o actividades que se deriven del desarrollo de este Plan Especial, deberán someterse, en función de su naturaleza y de la normativa vigente, al trámite ambiental que le corresponda.

5. 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.
6. 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 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
7. Se deberán aportar los informes a los que hace referencia el apartado tercero del artículo 15 del Real Decreto legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo.

5. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LA ZONA, PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN, 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 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO 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 planificación 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 del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto 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.

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.

5.1.4. De las consultas previas;

1. Ecologistas en Acción:

Los tipos de suelos en el emplazamiento del aeropuerto de Corvera son fundamentalmente agrosoles calcáreos y xerosoles cálcicos. Los aeropuertos representan una agresión considerable contra el paisaje debido a la impermeabilización de grandes superficies de suelo y a su fuerte incidencia sobre el entorno. Cuanto mejor se consiga incluir los ecosistemas naturales locales en la nueva configuración que supone el aeropuerto, tanto menor será el impacto negativo sobre el entorno.

2. Dirección General de Salud Pública:

Consideramos importante un estudio de la contaminación del suelo por hidrocarburos por causa de la actividad aeroportuaria.

5.2. Hidrología e Hidrogeología. Dominio Público Hidráulico.

5.2.1. Recursos hídricos superficiales y subterráneos. 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 y subterráneas. 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.

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:

No prevé la existencia de impactos ambientales significativos derivados de la actuación objeto de evaluación ambiental en tanto se esté a lo dispuesto en las Declaraciones de Impacto Ambiental



del proyecto de Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia (BOE - núm. 122 del 22 de Mayo de 2003), del proyecto Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia fase II (BOE núm. 92 del 16 de Abril de 2010) y de sus infraestructuras asociadas ya sometidas a evaluación ambiental.

2. Dirección General de Salud Pública:

No está descrito el procedimiento de vertido y depuración de las aguas residuales, en el mismo se deberán diferenciar entre las caracterizadas como asimilables a uso doméstico y la de los talleres propios del aeropuerto.

5.3. Calidad del aire.

- 5.3.1. Situación actual de las emisiones a la atmósfera en el ámbito del Plan especial.
- 5.3.2. Entre los efectos producidos se valorará la incidencia y/o consecuencias en la contaminación atmosférica.
- 5.3.3. Se describirán las medidas correctoras para reducir la contaminación atmosférica.
- 5.3.4. De las consultas previas;

1. Ayuntamiento de Fuente Álamo:

- A lo largo del Anexo N° 4. Contaminación Atmosférica, tanto en el estudio y evaluación de la contaminación de fondo como en el estudio de afecciones sobre la calidad del aire por la ampliación del aeropuerto, no se ha contemplado ni evaluado supuesto alguno sobre el complejo residencial "Hacienda del Álamo", toda vez que se ve afectada por los vientos predominantes en primavera y dado que la distribución de contaminantes guarda una relación directa con las direcciones y velocidades de vientos reinantes en el aeropuerto.
- A la vista de los resultados de los dos tipos de análisis y de información acerca de la situación actual de la red de vigilancia y control de la contaminación atmosférica en la Región de Murcia, se debe establecer la obligatoriedad de implantación de una estación de vigilancia de la calidad del aire en dicho residencial "Hacienda del Álamo". Como bien recoge, en sus conclusiones, el estudio de contaminación atmosférica, la situación más desfavorable se produce a primeras horas de la mañana debido a la combinación de mayor número de horas con alta estabilidad atmosférica y gran actividad aeroportuaria, siendo la zona de mayor riesgo de superaciones la situada al Sur del aeropuerto, lugar donde se localiza dicho residencial y que no se ha valorado. Aunque se ha sabido que en dichas simulaciones no se ha alcanzado valores límites que excedan de los permitidos por el Real Decreto 1073 /2002, fuera del recinto aeroportuario.



2. Ecologistas en Acción

Las emisiones provenientes de un aeropuerto deben considerarse como un componente adicional en la zona cercana al suelo. Las emisiones del tráfico aéreo y del tráfico terrestre (vehículos) son muy semejantes en cuanto a su composición, y solo pueden diferenciarse con complejos equipos técnicos. Hay que tener en cuenta las emisiones de las aeronaves, las reacciones químicas que se producen en el aire y los factores meteorológicos en el desarrollo de medidas preventivas y precautorias. Las emisiones producidas durante el vuelo en la franja 6-12 kilómetros de altitud tienen efectos adicionales, cuyo potencial nocivo, desgraciadamente, no se ha investigado de una manera exhaustiva hasta ahora.

En los entornos aeroportuarios se presentan elevados niveles de inmisión de determinados contaminantes (micropartículas, HC, COV, CO, NOX, SO₂; O₃ y otros) o cuando el movimiento de aviones es intenso (acompañado por el tráfico terrestre conexo). Estas situaciones se agravan aun más en periodos de tiempo estable y calmado (altas presiones) como ocurre en la mayoría de las ocasiones en el entorno de Cervera. La estimación de la frecuencia de las inversiones meteorológicas en la zona debería formar parte de un estudio climático.

Como objetivo debe fijarse que la zona del aeropuerto se integre en la Red de Vigilancia Atmosférica de la Región de Murcia. Cuando se superan los valores límites establecidos, deben adoptarse medidas apropiadas que permitan, en primer lugar, restringir la circulación de vehículos y, llegado el caso, el tráfico aéreo. Hace falta un Programa específico del aeropuerto y su entorno de control y vigilancia de la contaminación del aire y hay que desarrollar mecanismos de control de las emisiones/inmisiones de COV's, resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles.

Es necesario que se tengan en cuenta los valores límite muchos más preventivos de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Hay que señalar que los valores límite que determine la normativa estatal se han quedado obsoletos y no aseguran una adecuada protección para la salud humana. Desde 2005, la OMS ha establecido valores límite, para determinados contaminantes, muchos más restrictivos bajo el criterio de una adecuada protección de la salud pública.

3. Dirección General de Salud Pública:

- En el estudio de la afección sobre la calidad del aire se considera una legislación derogada. Deberá ser considerado el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire y por ello realizar un anexo en el que se actualicen los cambios producidos.



- En el programa de control y vigilancia de la calidad del aire se deberá diseñar un programa de mediciones especificando la periodicidad de las mismas, la realización en el momento y lugar mas desfavorable tanto por el numero de y aviones como el momento del día, especificando la distancia al foco y siempre con el viento a sotavento. En caso de superación de los valores de referencia legales, se deberán tomar medidas de corrección.

4. Ayuntamiento de Torre Pacheco:

- Sería aconsejable añadir al estudio ambiental las posibles afecciones al área agrícola de la contaminación atmosférica que puedan producir las actividades aeroportuarias a largo y corto plazo e indicar las condiciones para que no se perjudique a la producción agrícola de la zona. Dado que se trata de una de las principales actividades económicas de la zona.

5.4. Generación y gestión de residuos.

5.4.1. Situación actual de la gestión de residuos en el ámbito de la actuación.

5.4.2. Entre los efectos producidos se valorará la Incidencia y/o consecuencias del desarrollo de la actuación en la generación y gestión de residuos.

5.4.3. Se describirán las medidas correctoras para una adecuada gestión de los residuos. Se deberá prestar especial atención a las operaciones de valorización.

Se deberá considerar la alternativa de utilización de los residuos procedentes de la construcción y demolición, de acuerdo al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

5.4.4. De las consultas previas;

1. Ecologistas en Acción

Es necesario un Plan específico de gestión de los residuos., que establezca una serie de prioridades: Reducción de la generación de residuos de las actividades del aeropuerto, Reducir la generación de residuo banal (fracción resto), especialmente en las instalaciones comerciales y Control y seguimiento de toda la tipología de residuos generados en todas las actividades del aeropuerto (control de contratistas y concesionarios) para asegurar la correcta gestión externa de los residuos.

El aeropuerto de Corvera debiera contar con una planta de transferencia de residuos para tratar adecuadamente los residuos urbanos producidos por la actividad aeroportuaria y aeronáutica. La planta debe permitir la recogida de residuos urbanos y un tratamiento totalmente limpio en los procesos de almacenamiento y compactación de los mismos. Además, debe contar con



contenedores de recogida selectiva para papel y cartón, vidrio y envases ligeros, de manera que permita la adecuada gestión de estos residuos a las compañías aéreas que realizan recogida selectiva de residuos en sus aeronaves. Determinadas actividades del aeropuerto pueden generar residuos contemplados dentro de la ley como residuos peligrosos, como aceites minerales usados, baterías y pilas, fluorescentes, absorbentes contaminados por la recogida de hidrocarburos, envases vacíos contaminados, etc. Estos residuos deben gestionarse garantizando la protección de la salud pública, la defensa del medio ambiente y la preservación de los recursos naturales.

Los vertidos pueden proceder de la depuración de aguas procedentes de tormenta así como del lavado de pistas, talleres, limpieza de aeronaves, aguas residuales, etc. También hay que evitar la ocupación de márgenes de cauces. Hay que evitar cualquier tipo de vertido sin depurar y balsas decantación para la recogida de aguas de escorrentía.

5.5. Confort sonoro.

5.5.1. 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.

- Planos de información del nivel sonoro actual en base a la realización de medidas "in situ", así como mediante métodos predictivos. Estos planos deberán incluir los usos pormenorizados previstos por el Plan Especial.
- Se deberá incluir la delimitación correspondiente a la zonificación acústica tal y como establece el artículo 13 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.
- La zonificación acústica tendrán en cuenta los usos propuestos y se realizará con el nivel de detalle que corresponda en función de estos usos.
- Se incluirá, en su caso, la delimitación de las servidumbres acústicas, derivadas del proyecto del aeropuerto. Así mismo, se recogerán las limitaciones para determinados usos, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos cumplir los valores límites de inmisión establecidos.

5.5.2. 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 previsto por las Ordenanzas Municipales, Decreto 48/1998, de 30 de julio, sobre protección del medio



ambiente frente al ruido, y Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

- Se deberá incluir: planos de información del nivel sonoro previsible una vez desarrollado el Plan Especial. Estos planos deberán incluir los usos pormenorizados previstos por el Plan Especial.

5.5.3. Respecto a las medidas correctoras para prevenir el ruido, se incidirá en los siguientes aspectos:

- Criterios de zonificación adoptados derivados de la lucha contra el ruido.
- Justificación de que se cumple con los objetivos de calidad acústica aplicables a las áreas acústicas, de acuerdo al RD 1367/2007. Así mismo, se justificará el cumplimiento de los niveles de ruido, en función de los usos del suelo establecidos en el anexo I del Decreto 48/1998.
- Medidas previstas para minimizar el impacto provocado por el ruido, así como para el cumplimiento de los niveles de ruido establecidos en la normativa de aplicación. Estas medidas correctoras se reflejarán sobre plano a escala adecuada donde se contemple la situación y características de dichas medidas correctoras.
- Limitaciones a la edificación y a la localización de nuevos focos de emisión sonora concretados en las Ordenanzas Urbanísticas.
- Necesidades de aislamiento acústico en función del nivel de ruido exterior de cada zona.
- 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).
- El Plan Especial incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. Además, el Plan Especial podrá adoptar las medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros, en el entorno del aeropuerto, y que en su caso puedan modificar la servidumbre acústica.

5.5.4. De las consultas previas;

1. Ayuntamiento de Fuente Álamo:

- Se concluye en el Anexo 5. Estudio de contaminación acústica que en ningún caso el análisis de los núcleos de población más próximos al futuro aeropuerto, ha verificado



caso alguno que superen los niveles de calidad acústica permitidos, con especial atención al de "Hacienda del Álamo", situación que debería de analizarse con la máxima escrupulosidad y precisión puntual, dado que se encuentra atravesada por las trayectorias de aproximación y despegue de las aeronaves, verificando los valores de calidad acústica, que aun pudiendo estar incluidos entre los admisibles resulten merecedores de la toma de medidas de protección o atenuación de dicha contaminación acústica.

Las diferencias existentes entre los periodos de día y tarde, pudieran general isófonas mas alargadas que las previstas inicialmente en dirección Sur-Oeste, por utilización de la pista 5, que afectarían a dicho complejo residencial de "Hacienda del Álamo" e incrementaría los niveles acústicos en su entorno.

Situaciones estas que llevarían a establecer y prever las necesarias medidas de protección e insonorización que se precisen en las viviendas del complejo, con el fin de absorber los niveles de ruido de acuerdo con la Norma relativa a las condiciones acústicas en los edificios.

Siendo en este mismo orden y dado que se han realizado los estudios sobre la base de una modelización y estimación de parámetros teóricos estimados o simulados, y pudiendo resultar disconformes con la realidad futura, y toda vez que, en cualquier caso, las isófonas deben revisarse cada 5 años, y la posibilidad de que se produzcan alteraciones temporales en las operaciones de aterrizaje y despegue previstas, se tomen las consideraciones necesarias para dar cobertura a contingencias de tan grave afección.

2. Ecologistas en Acción

La contaminación acústica es uno de los principales problemas medioambientales de las actividades de los aeropuertos. Un objetivo fundamental es reducir al mínimo los niveles de contaminación acústica y proteger la calidad de vida de los núcleos de población del entorno aeroportuario. En el listado de objetivos ambientales planteados en el Plan Especial se plantea minimizar el impacto acústico de las del entorno aeroportuario pero no hay ninguna relación de medidas concretas.

Existen una serie de medidas técnicas que permiten reducir la emisión de ruidos como son: Medidas para reducir el ruido de los motores de la aeronave, configuración de las áreas de movimiento orientada al entorno del aeropuerto, insonorización de las fuentes de emisión fijas (ensayo de motores, turbinas auxiliares, etc.), protección acústica de edificios e instalaciones.



Hay que aplicar medidas operativas con el objetivo de minimizar la contaminación acústica: Restricciones horarias para el despegue y aterrizaje, delimitación y uso alternativo de trayectorias de despegue y aterrizaje, amortiguación de ruidos en el despegue y aterrizaje, limitación del frenado con inversión de empuje, aumento de las tasas de despegue y aterrizaje para los aeronaves antiguas con motores ruidosos y sanción, en su caso, por infracciones contra la normativa sobre protección acústica. Son necesarias también, medidas de protección y control sonoro de los accesos del tráfico al aeropuerto y el estudio de la conexión del aeropuerto a otros sistemas de transporte menos ruidosos (ferroviario).

En síntesis, todo este conjunto de medidas deberían estar articuladas en un Plan de Prevención Acústica, no solo para el aeropuerto sino para las viviendas y áreas sensibles, en el que se incluya la intensidad de maniobras por hora y tramos día/noche, aeronaves permitidas, sendas autorizadas y medidas de aislamiento acústico en viviendas del entorno.

3. Dirección General de Salud Pública:

- En relación con el estudio de ruido llevado a cabo, estimamos que se deben de considerar los valores máximos o punta y su frecuencia que emiten los aviones en su actividad, con el fin de evaluar los efectos previsibles en el Plan en relación con la salud pública.

4. Ayuntamiento de Torre Pacheco:

- Acerca de la posible afección de ruido al sector urbanizable en aprobación (Mod.80), deberá realizársele un estudio de servidumbres acústicas y de alturas, no indicando la exigencia de que lo redacten los propietarios del sector, al estar el mismo en un trámite avanzado de aprobación.

5.6. Socioeconomía. Salud Pública.

5.6.1. Situación y análisis sociodemográfico del área de influencia del Plan Especial.

5.6.2. Se describirán los efectos y/o consecuencias inducidos por su ejecución en la población, en la economía y en las infraestructuras de la misma. Repercusiones o riesgos sobre la seguridad y la salud de las personas.

5.6.3. Medidas previstas para contrarrestar los efectos descritos.

5.6.4. De las consultas previas;

Se valorarán las observaciones realizadas por Ecologistas en Acción en relación a los impactos sociales y laborales.



5.7. Patrimonio Natural y Biodiversidad.

5.7.1. De las consultas previas;

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

- Estudio de alternativas y justificación ambiental de la ordenación propuesta.

Para la selección de alternativas será necesario aportar la ordenación y delimitación de los usos e infraestructuras del Plan Especial, los elementos ambientalmente relevantes del sector, y las repercusiones ambientales, la propuesta de medidas correctoras y criterios de protección del medio natural, incluida la alternativa cero. También se deberá garantizar la máxima adaptación de las infraestructuras a las características y morfología natural del terreno.

- Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa:

Analizada la documentación recibida mediante Sistemas de Información Geográfica se han identificado las zonas con valores ambientales que puedan verse afectadas directa o indirectamente por el Plan Especial, y en consecuencia se procederá a la realización de un inventario ambiental pormenorizado y a la identificación de las interacciones ecológicas y ambientales clave, analizando y realizando una valoración de los siguientes aspectos:

Medio Físico

Se analizarán las posibles áreas vulnerables a la existencia de riesgos naturales (geológicos, inundabilidad, incendios, etc.), tecnológicos o por otros motivos (erosionables, etc.).

Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos

La zona de actuación no afecta directamente a ningún lugar de la Red Natura 2000 ni Espacio Natural Protegido. No obstante, debe tenerse en cuenta que el LIC ES6200002 "Carrascoy y El Valle" y el Espacio Natural Protegido Carrascoy y El Valle se encuentran a 5 Km aproximadamente del Plan Especial.

Medio Biótico

Será necesaria la valoración de la vegetación y fauna, teniendo en cuenta las especies protegidas, hábitats de especies de interés comunitario. Se deberá analizar de forma exhaustiva los efectos de la fragmentación y aislamiento de las



poblaciones de especies y tipos de hábitats naturales presentes, y estado de conservación.

Cabe señalar que, según la cartografía de flora protegida disponible en esta Dirección General, existen dentro del ámbito del Plan Especial, concretamente al suroeste del área de cautela y del sistema de movimiento de aeronaves, especies de *Ziziphus Lotus* (catalogada como "Vulnerable" por el Decreto 50/2003, de 30 de mayo por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia).

Vías Pecuarias

El Plan Especial es atravesado de norte a sur por la vía pecuaria Cordel de Fuente Álamo con una anchura de 37,61 metros. El 20 de febrero de 2009 se publicó la Orden de 16 de febrero de 2009, de la Consejería de Agricultura y Agua de la Modificación Parcial del trazado de la vía pecuaria "Cordel de Fuente Álamo", en el término de Murcia, con motivo de la ejecución del proyecto de construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia.

Paisaje

Se analizará y realizará una descripción y valoración paisajística (calidad y fragilidad visual) al objeto de determinar la incidencia visual de la actuación y salvaguardar los elementos del paisaje que alberguen valores ambientales.

- Criterios para prevenir, reducir y contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del Plan Especial

Tal y como establece el Documento de Inicio, el ámbito de aplicación del PESGA no presenta problemas ambientales significativos que puedan condicionar el desarrollo del mismo. No obstante, es necesario que se tengan en cuenta los siguientes criterios con el fin de prevenir cualquier efecto negativo sobre el medio natural:

- Respecto a la vía pecuaria Cordel de Fuente Álamo, tal y como se ha dicho en el apartado anterior, su trazado se encuentra modificado parcialmente por motivo de la construcción del Aeropuerto. No obstante, se deberá tener en cuenta que las Vías Pecuarias se encuentran reguladas por la Ley 3/95 de 23 de marzo de Vías Pecuarias (BOE de 24 marzo de 1.995), en la que se pone de manifiesto que son bienes de dominio público, inalienables, imprescriptibles e inembargables, por si estuviera prevista alguna nueva incidencia sobre la misma.



- Se deberán tomar medidas con el objeto de evitar o reducir la afección sobre las poblaciones de *Ziziphus Lotus*. Tal y como establece el Anexo V del documento Criterios Técnicos Orientadores en Materia de Medio Natural "los individuos de flora protegida que se detecten, catalogados como especies protegidas según Decreto nº 50/2003 de 30 de mayo, por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia y se dictan normas para el aprovechamiento de diversas especies forestales, se deberán respetar, realizar un reforzamiento poblacional o estudiar la viabilidad de su transplante a zonas adecuadas".

2. Ecologistas en Acción:

Afecciones sobre la avifauna.

Los trabajos de construcción conducen a la desaparición de plantas y animales en las zonas destinadas a las instalaciones del aeropuerto. Según se indica, los terrenos afectados por el proyecto están formados por zonas de cultivo de secano. En todo caso se debe observar el cumplimiento del Decreto n.º 50/2003, de 30 de mayo, por el que se crea el Catalogo Regional de Flora Silvestre protegida de la Región de Murcia. A eso se añade la necesidad de suprimir obstáculos o de crear cubiertas vegetales específicas que no supongan un cambio en la vegetación autóctona.

Una atención especial es necesaria para la carraca europea (*Coracias garrulus*), incluida en el Catalogo de especies amenazadas de la región, que se reproduce en el entorno inmediato del aeropuerto. La carraca europea anida en agujeros en árboles, en construcciones humanas y en taludes arenosos. Las puestas comienzan a finales de abril con la puesta de 4 o 5 huevos de los que rara vez vuelan todos los pollos. La incubación suele empezar con el tercer huevo y se prolonga entre 17 y 20 días desde ese momento. Los pollos abandonan los nidos transcurridos 20-24 días desde su nacimiento. La carraca europea interacciona con cernícalos vulgares (*Falco tinnunculus*) y grajillas (*Corvus monedula*) durante la búsqueda de agujeros para criar. En invierno se han descrito numerosas asociaciones con otras especies de carracas e incluso con halcones para cazar insectos. También anida en la zona el alcaraván común (*Burhinus oedichnemus*), un ave típica de zonas esteparias, mediana, estilizada, con cuerpo alargado, cabeza prominente y plumaje pardusco muy mimético, cuyo habitat de cría son campos abiertos y pedregosos y herbazales calcáreos. Otra ave que anida en la zona es la terrera común (*Calandrella brachydactyla*) de pequeño tamaño con el plumaje pardo ocráceo por encima, de aspecto claro pero muy marcado con rayas oscuras. Anida en el suelo, en una depresión protegida por matojos. La incubación a cargo de la hembra dura unos 13 días, los pollos son alimentados por la



pareja, normalmente dos crías al año. Aunque no aniden en la zona, la garza real (*Ardea cirenea*), el águila culebrera (*Circaetus gallicus*), la collalba negra (*Oenanthe leucura*) y la cogujada montesina (*Galerida theklae*) son muy significativos para el ecosistema del entorno. Los cuatros estudios específicos de avifauna, que señala el documento, deben estar dirigidos al objetivo de evitar impactos o colisión con aeronaves en los procesos de aterrizaje y despegue del aeropuerto así como evitar las afecciones a los procesos y períodos de cría.

En este aspecto, resultan necesarias las medidas preventivas para reducir el peligro de la presencia de aves en el tráfico aéreo. Estas medidas se refieren especialmente a la limitación de la producción y explotación del área circundante al aeropuerto. Las condiciones ambientales que favorezcan la concurrencia de aves deben modificarse en el sentido de que estas zonas dejen de constituir un lugar atractivo para la residencia o el tránsito frecuentado de aves.

Entre las medidas necesarias hay que modificar la configuración de las márgenes y la vegetación, o impedir el cultivo de productos agrícolas que puedan atraer la presencia de aves. En las cercanías del aeropuerto debiera evitarse vertederos que atraigan a las aves en busca de alimento las cuales suponen por su tamaño un evidente peligro en caso de colisión con las aeronaves.

Sería necesario también un estudio específico sobre la presencia en la zona del gato montés (*Felis silvestris*), mamífero incluido en el catálogo de especies amenazadas de la región y en el catálogo nacional, que analizase las posibles acciones sobre el comportamiento y cría de esta especie de las actividades y funcionamiento del Aeropuerto de Corvera.

Afecciones a la Red Natura 2000

En principio el emplazamiento del futuro aeropuerto de Corvera no debiera afectar directamente a ningún Espacio Natural Protegido, ZEPA, LIC u otra figura de protección.

Sin embargo, indirectamente se podría ver afectado el Parque Regional El Valle y Carrascoy, en la que amplias áreas del parque están declaradas Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA) y también Lugar de Interés Comunitario (LIC) y el artículo 90 de la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada en su apartado d) establece que "cuando el proyecto pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, incluirá también un estudio de afecciones sobre los hábitats y especies a proteger".

Vías Pecuarias

En el entorno de la zona de actuación discurre el Cordel de Fuente Álamo que atraviesa la zona (N-S). Ante cualquier posible afección (vertederos e instalaciones, vías de acceso, etc.) deben



buscarse soluciones que garanticen la continuidad del recorrido de la vía pecuaria.

Debe cumplirse, por tanto, lo dispuesto en la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, para asegurar la continuidad de las vías pecuarias afectadas, así como su correcta señalización. Se debe por lo tanto evitar cualquier ocupación de estas vías así como la instalación de elementos que supongan una alteración de su naturaleza y características.

5.8. Riesgos naturales y tecnológicos.

5.8.1. 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 del Plan especial 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).

5.8.2. Descripción de efectos que pueden ocasionar dichos riesgos.

5.8.3. Medidas correctoras en relación con la intervención restrictiva en espacios afectados por riesgos naturales o tecnológicos.

5.8.4. De las consultas previas;

1. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias:

Del análisis realizado de cada uno de los planes de protección civil se determina que:

1) El plan SISMIMUR estudia el riesgo sísmico en la Región de Murcia. La zona de estudio esta clasificada como de vulnerabilidad media, suponiendo movimientos de intensidad máxima de 7 de la escala EMS.

Unos 13 Km. al encontramos la falla de Carrascoy en el sentido longitudinal del accidente geográfico del mismo nombre. Dicha falla esta considerada como una de las grandes fallas de la Región, con una actividad tectónica reciente muy alta. También aparece otra de menor entidad unos 6 Km. al noreste.

El mapa geotectónico clasifica los suelos como suelos no cohesivos poco cementados, lo que da como resultado un factor de amplificación del RISNIUR "Media III b.

El factor de Amplificación (Fa) previsto en toda la superficie adquiere un valor de 1,5, considerándolo como zona de amplificación MODERADA.

La norma de construcción sismorresistente (NCSE-02) incluye en su artículo 1.2.2. "los edificios e instalaciones en



aeropuertos", catalogándolos como de importancia especial, y por tanto su aplicación es obligatoria.

2) Como se apunta en el art.6.2 del PE, los estudios de avenidas de 100 y 500 años relativos a los cauces indicados (Ciprés y Corvera) han condicionado la planificación con el objeto de proteger el núcleo urbano de Valladolises e infraestructuras de la zona.

Según el plan INUNMUR, el aeropuerto pertenece a un término municipal con un riesgo Muy Fuerte por inundaciones. La zona esta situada entre dos ramblas (Rambla del Ciprés y Rambla de Corvera) que cruzan longitudinalmente de norte a sur por la Rambla del Albujón.

Dado que la presencia de ambas ramblas que atraviesan la zona de estudio derivaron en un análisis de inundabilidad, se presume concretada la zona de protección de cauces de acuerdo con el Decreto nº 258/2007 de 13 de julio, por el que se establece el contenido y procedimiento de los estudios de inundabilidad en el ámbito del Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia.

3) Según los planos del Plan TRANSMUR, el tramo de vía que transcurre junto a la zona de proyecto entre los pk 163 y pk 164 de la A-30 está considerado como de "prioridad media".

No obstante, las instalaciones del PESGA distan mas de 1 km del eje de la vía, por lo que queda fuera de la franja establecida en el TRANSMUR para ser incluido como elemento vulnerable.

4) Los mapas de riesgo del plan INFOMUR, debido a la ausencia de terreno forestal y a la amplia distancia que le separa del monte, caracterizan la zona de riesgo nulo.

El área de intervención por tanto es de tipo 3, correspondiéndole al SEIS Murcia y al CEIS (según la situación administrativa) la movilización de medios en caso de presentarse algún incendio.

5) PLAN DE EMERGENCIA EXTERIOR de la empresa Sabic (La Aljorra, Cartagena)

A unos 7 km al sur de las instalaciones aeroportuarias se ha localizado el mayor radio de alerta por accidente derivado del riesgo químico de la empresa Sabic provocado por la rotura en la columna de producción y posterior emisión de vapor de fenol.

Deben aplicarse las sugerencias acerca de las dimensiones de los viales y calles del sector, localización de las bocas de incendio y demás dispositivos de prevención de acuerdo con el artículo 11 y los Documentos Básicos SI y SU del Código Técnico de la Edificación como así lo consideran en el apartado 6.12.6 del Plan dedicado a las medidas correctoras.



Deberán contemplarse los riesgos contenidos en el Plan Territorial de Protección Civil de los Ayuntamientos de Fuente Álamo, Murcia y Torre Pacheco.

De los riesgos analizados previamente, tanto el riesgo sísmico como el de inundaciones son los que mayor afección pueden presentar, por lo que deben ser considerados a la hora de planificar su ejecución, especialmente las construcciones ubicadas en suelos geotectónicamente más propensos a percibir los efectos de los movimientos sísmicos y los terrenos cercanos a los cauces de las ramblas descritas.

5.9. Patrimonio cultural.

5.9.1. 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)

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

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

5.9.4. De las consultas previas;

1. Dirección General de Bienes Culturales:

1.- En el Documento de Inicio del Estudio de impacto se menciona la presencia de yacimientos arqueológicos inmediatos al área afectada. Se menciona, por otra parte, que el yacimiento arqueológico afectado directamente fue descatalogado en 2008. No hay referencias a la presencia de otros bienes relacionados con el patrimonio cultural, ni contempla el posible impacto sobre el patrimonio cultural entre los previsibles efectos del PESGA.

2.- En el marco de los estudios de impacto relacionados con el proyecto del aeropuerto y de corrección de impacto sobre el patrimonio cultural consecuencia de los primeros, se documentaron, estudiaron y excavaron diversos yacimientos arqueológicos (relacionados fundamentalmente con la denominada Villa de Los Morenos) y bienes inmuebles de interés como el caso de la almazara de Casa Manresa, el caserío de Lo Jurado o el complejo hidráulico de Lo Jurado. Del trabajo realizado en este aspecto debe recogerse y citarse como mínimo, en el actual estudio la existencia y conservación, bajo la cabecera de la actual pista de dos balsas de agua de origen romano que fueron documentadas, consolidadas y conservadas bajo la obra actual.



3.- Al margen de las actuaciones citadas en el punto anterior, cabe recordar, que en relación con el entonces denominado Plan Director del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia expdte 739/2001), se realizó un estudio arqueológico preliminar que afectaba a la totalidad del área ahora incluida en el actual Plan Especial. El informe fechado en julio de 2003 fue efectuado a instancias de la Dirección de Estudios, Planificación y Proyectos de la CARM y redactado por los arqueólogos D. Luis A. García Blánquez y D^a Consuelo Martínez Sánchez, de la empresa ArqueoTec.

Este informe contiene una relación básica de bienes integrantes del patrimonio cultural presentes en el área de estudio y que incluyen yacimientos y hallazgos arqueológicos, así como inmuebles relacionados con el patrimonio etnográfico: hábitat rurales, almazaras, sistemas de almacenamiento de agua y sistemas hidráulicos de captación de agua. Si bien algunos de estos elementos, como ya expusimos mas arriba, han sido catalogados, estudiados y objeto de medidas de corrección de impacto al verse afectados directamente por las obras del aeropuerto y pista da aterrizaje y despegue, las estructuras ubicadas en la denominada en el documento actual como área de cautela, no han sido objeto de trabajos posteriores, ni tan siquiera de documentación.

El Plan Especial debe, por tanto, retomar la información elaborada en el informe de Julio de 2003 de Arqueotec, insertando los elementos ubicados en la zona da cautela y procediendo como mínimo a su documentación detallada y evaluación. En concreto se trataría de los siguientes ítems:

- Hábitat rural:

- Cobertizo de la Casa de las Ventanas.
- Casa sin nombre nº 3 del informe de Julio de 2003, al NW de la Casa da las Ventanas.
- Casa de La Torrica.
- Casa Los Conesas
- Casa sin nombre nº 4 del informa de Julio de 2003, al sur de la Casa de la Torrica.
- Casa sin nombre nº 5 del informe de Julio de 2003 (Posible denominación como Casa Colora)
- Casa sin nombre nº 8 del informa de Julio de 2003, al noroeste de la Casa del Avichuelo.
- Casa Ochoa.

- Sistemas da almacenamiento de agua:

- Aljibe cimbrado del Camino da la Casa de las Ventana (A-9)
- Aljibe-pozo del Camino, al N. de la Casa de las Ventanas (A—10)
- Aljibe-Pozo del cordel próximo a Casa 1 de Lo Manresa (A-13)
- Aljibe cimbrado de la Casa de La Torrica (A-16)
- Aljibe-pozo de las Casas da los Conesas (A-17)
- Aljibe-pozo da la Casa sin nombre nº 4 del informe de Julio de 2003 al sur de la Casa de la Torrica. (A-18)



- Aljibe cimbrado de Casa Ochoa (A-19)
- Balsa-Abrevadero de la Casa de La Torrica (B—1)

- Sistemas hidráulicos de captación de agua:

- Boqueras de la Rambla de Corvera (H—2)
- Dique y acequias de la Rambla da Corvera (H-3)

4.- Si bien no figura aun catalogado ni recogido en las bases de datos, se encuentra en preinventario actualmente un importante complejo arqueológico romano cercano a las Casas del Villar. El estudio debería definir si se encuentra afectado por el área de cautela y en tal caso delimitar su entorno y necesidades de protección.

5.- Muy próximas al área directamente afectada por la denominada en los planos "área de cautela" se encuentran dos inmuebles rurales recogidos en los inventarios del servicio de Patrimonio: el Caserío de las Ventanas y las Casas del Villar. Mas importante y dentro del área de cautela, se encuentra la Casa de la Torrica, que junto a su carácter de casa-fuerte presenta un importante complejo hidráulico, y que esta protegida por el PGOU de Murcia y el catalogo de bienes inmuebles regional. El estudio debe hacerse eco de este inmueble y de la protección del conjunto formado por la casa y las estructuras hidráulicas.

Igualmente, dentro del área de cautela y previsiblemente afectado por las infraestructuras hidráulicas recogidas en proyecto, se desarrolla todo un complejo hidráulico de singular interés a partir de la rambla y desde las Casas del Villar hacia el aeropuerto. En cualquier caso hay que recordar que la constatación de la cronología de origen romano de las Balsas de Los Morenos, en uso recientemente y conservadas bajo la cabecera de la pista, obliga a estudiar con detenimiento cualquier elemento de captación o almacenamiento de agua, al demostrar la cronología muy antigua de, al menos, parte de estos sistemas hidráulicos relacionados con el regadío del *ager carthaginensis*.

5- 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 recabara informe preceptivo de la dirección general con competencia en materia de patrimonio cultural, cuyas consideraciones o condiciones incorporará a la declaración o autorización correspondiente.

7.- En consecuencia con lo anterior resulta necesario redactar un Estudio de impacto sobre el Patrimonio Cultural que incorpore referencias a las actuaciones previas relacionadas con los estudios de impacto y trabajos de corrección de impacto del aeropuerto (especialmente la conservación de las balsas romanas bajo la cabecera de la pista), e integre las informaciones necesarias sobre las áreas no estudiadas en ellas, como



mínimo en lo que respecta a la elaboración de fichas documentales sobre los bienes inmuebles y yacimientos conocidos (casa de la Torrica; casa, complejo hidráulico y yacimiento arqueológico de las Casas del Villar, y Casas de las Ventanas; mas el resto de los inmuebles ya relacionados en el informe del Plan Director del Aeropuerto, de Julio de 2003) evaluando, en su caso, la compatibilidad de las actividades a desarrollar en la zona con dichos elementos y las vías de corrección y minoración de impactos. Dicho Estudio sobre el Patrimonio Histórico debe realizarse con antelación a la aprobación definitiva del Estudio Ambiental de manera que en este se puedan incorporar sus resultados y las medidas de corrección de impactos que se estimen necesarios.

5.10. Paisaje.

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

5.10.2. Incidencia visual de la actuación y cambios paisajísticos que ocasionará el instrumento de ordenación, una vez se ejecuten las actuaciones previstas.

5.10.3. 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.

5.10.4. De las consultas previas;

1. Servicio de Información e Integración Ambiental (Dirección General de Medio Ambiente):

- Se analizará y realizará una descripción y valoración paisajística (calidad y fragilidad visual) al objeto de determinar la incidencia visual de la actuación y salvaguardar los elementos del paisaje que alberguen valores ambientales.

2. Ecologistas en Acción:

Dentro de las instalaciones del aeropuerto es necesaria una integración de los ecosistemas, así como la conexión con los sistemas adyacentes. En este sentido, la creación de zonas de amortiguación contribuye a atenuar los efectos de un entorno necesariamente monoestructurado, como el de los aeropuertos, propiciando el equilibrio ecológico del conjunto y su integración en el medio circundante.

Hay que desarrollar esfuerzos que tiendan a integrar los ecosistemas en las zonas de edificación, distribuyendo las masas constructivas de forma que el sistema modificado disponga de espacio suficiente para autoequilibrarse. Al tratarse de una penillanura con una suave pendiente, también deberían contemplarse medidas de integración paisajística, del proyecto. Entre otras la revegetación del perímetro de la zona de proyecto con especies autóctonas: pino, lentisco, acebuche; incluyendo sistema de riego que garantice su mantenimiento inicial. Debe



evitarse que la ocupación de ramblas y cauces o cualquier elemento del dominio público hidráulico.

5.11. Modelo Territorial.

5.11.1. 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 Autonómica 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.

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

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 usos propuesta 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 de los establecimientos o lugares en que se ejerzan actividades económicas. En particular:

- Mediante la zonificación, asignando usos, tipologías y niveles de intensidad adecuados.
- Mediante una delimitación de sectores de suelo urbanizable en la que se tenga en cuenta la incidencia ambiental que las actividades económicas, en especial las industriales, pueden tener sobre los usos residenciales próximos.
- Mediante el restablecimiento del orden urbanístico infringido.

5.11.3. Medidas consideradas y/o previstas para garantizar que la localización de usos propuestos 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

5.11.4. 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.



5.12. Otros aspectos ambientales

5.12.1. 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.

5.12.2. 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.

5.12.3. 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).

5.12.4. De las consultas previas;

1. Ecologistas en Acción

Eficiencia y ahorro energético

El documento de Inicio señala que deben considerarse las actuaciones definidas por el Plan de Acción 2008-2012 de las Estrategias de Ahorro y Eficiencia Energética en España en el que se señala que las medidas relacionadas con el transporte aéreo son la gestión de flotas de aeronaves, conducción eficiente en el sector aéreo y renovación de la flota, pero a continuación dice que estas medidas superan los objetivos del Plan Director de aeropuertos y por lo tanto del Sistema general Aeroportuario. Sin embargo, esto no es ningún inconveniente para que aparezcan explicitadas medidas concretas de ahorro y eficiencia energética, en el ámbito de este Plan Especial para el aeropuerto de Corvera.

Desde Ecologistas en Acción proponemos medidas de ahorro en iluminación como el establecimiento de detectores de presencia para la iluminación de zonas de paso en la terminal y aeropuerto y sistema de regulación automática de la iluminación que permite memorizar las escenas de niveles de luminosidad y en función de éstas regular automáticamente la iluminación. En lo referente a climatización, proponemos el desarrollo de un sistema de climatización que prioricen el aprovechamiento del aire exterior cuando las condiciones externas sean favorables, consiguiendo así una reducción del consumo eléctrico por la disminución del tiempo de funcionamiento del aire acondicionado. Proponemos la realización de un proyecto para sistema de captación de energía solar térmica que se destine a la producción de agua caliente



sanitaria y un sistema de generación de energía solar fotovoltaica que sirva como un elemento de autonomía y descenso del consumo eléctrico.

Contaminación lumínica

La contaminación lumínica es la emisión de flujo luminoso de fuentes artificiales nocturnas en intensidades, direcciones o rangos espectrales innecesarios para la realización de las actividades previstas en la zona en la que se instalan las luces. Un claro ejemplo de esta contaminación es el resplandor que rodea a los aeropuertos debido a la gran cantidad de luz necesaria para iluminar sus instalaciones en horario nocturno.

Deberían contemplarse medidas de protección y mejora de la calidad del medio nocturno y prevención de la contaminación lumínica como consecuencia de la iluminación nocturna de las instalaciones de las edificaciones del aeropuerto. En ese sentido puede resultar útil evitar la permanente iluminación exterior, recurrir al uso de sensores de presencia o movimiento que activen dichas instalaciones de alumbrado exterior, si existieran, solo en caso necesario y/o al empleo de sistemas de vigilancia por infrarrojos. Otras medidas para la reducción de la contaminación lumínica son la adecuación de las características fotométricas de los pavimentos y superficies reflectantes, el ajuste temporal de los niveles de iluminación y el uso de lámparas o luminarias adecuadas y de valores de iluminación preventivos.

5.13. Valoración global

Además de la evaluación de los efectos previsibles que el plan especial 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 EL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL NUEVO AEROPUERTO 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 el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto 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 del Plan 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:

1. 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.
2. Descripción de los motivos por los cuales no han sido estimadas las distintas opciones, ya sean en cuanto a la extensión e intensificación del uso del territorio, la localización y distribución de zonas y superficies, como en la ubicación de edificaciones e instalaciones, así como en el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales.
3. 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.
4. 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.

El informe del Servicio de Información e Integración Ambiental establece que, para la selección de alternativas será necesario aportar la ordenación y delimitación de los usos e infraestructuras del Plan Especial, los elementos ambientalmente relevantes del sector, y las repercusiones ambientales, la propuesta de medidas correctoras y criterios de protección del medio natural, incluida la alternativa cero. Se deberá garantizar la máxima adaptación de las infraestructuras a la morfología natural del terreno.

El informe de Ecologistas en Acción establece en relación a "Alternativas propuestas" que en este apartado se concluye que "los planes directores delimitan y definen el Sistema General Aeroportuario de un aeropuerto, por lo que no es viable la propuesta de alternativas al mismo.



Añaden que, sin embargo la normativa sobre evaluación ambiental establece la necesidad del estudio de varias alternativas, incluyendo la alternativa 0, la alternativa del mantenimiento del aeropuerto de San Javier o la revisión del futuro de la alternativa del aeropuerto de Corvera a la luz de nuevos datos y proyecciones producidos por la coyuntura de crisis y recesión económica.

Indican que en definitiva, hay que plantearse si es necesaria esta infraestructura entre las prioridades de la región de Murcia en una coyuntura para los próximos años de crisis económico-social, endeudamiento regional y tendencia decreciente de la atracción turística

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 del Plan Especial.

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 del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto 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).

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 del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, en estudio.

En segundo lugar, se presentará detalladamente la financiación prevista en el Plan Especial para las medidas y actuaciones cuya finalidad principal sea la prevención, corrección y compensación ambiental.



Asimismo, y de acuerdo al artículo 15.4 del Texto Refundido de la ley de suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio de 2008, se deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

Se valorarán las observaciones realizadas por la Asociación Ecologistas en Acción, en cuanto a los costes públicos de la infraestructura y la viabilidad económica y social.

11. CRITERIOS AMBIENTALES

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, sometido a Evaluación Ambiental Estratégica debe 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 en el que se resalte la compatibilidad de usos respecto a infraestructuras, núcleos urbanos, espacios protegidos, cauces, vías pecuarias, otros inmuebles cercanos, etc.
4. Plano de análisis de los efectos que este instrumento de ordenación puede producir en las zonas donde se localizan los usos propuestos.

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).
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 actuaciones propuestas para cada una de las zonas señaladas.

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. Dirección General de Transportes y Puertos
2. Ayuntamiento de Murcia
3. Ayuntamiento de Fuente Álamo
4. Ayuntamiento de Torre Pacheco
5. Delegación del Gobierno
6. Dirección General de Medio Ambiente
7. D.G. Aviación Civil (Ministerio de Fomento)
8. Agencia Estatal de Seguridad Aérea (Ministerio de Fomento)
9. AENA Navegación Aérea



10. Dirección General de Territorio y Vivienda
11. Confederación Hidrográfica del Segura
12. Dirección General de Carreteras
13. Dirección General de Industria, Energía y Minas
14. Dirección General de Salud Pública.
15. Dirección General de Seguridad Ciudadana y Emergencias
16. Dirección General de Bienes Culturales
17. Ecologistas en Acción
18. Asociación Naturalistas del Sureste
19. Asimismo, se deberá tener en cuenta para esta fase las Administraciones a las que hace referencia el artículo 15.3 del texto refundido de la ley de suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio de 2008.



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.
5. De acuerdo al informe del Servicio de Información e Integración Ambiental, se deberán diseñar edificaciones y tipologías constructivas que minimicen el efecto barrera sobre la fauna.

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.), de la zona objeto del planeamiento, interviniendo para mantener su diversidad biológica cuando sea necesario.
- B. 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. Se deberá asegurar que no menoscaba los valores de conservación del entorno y la presencia del equilibrio ecológico.

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. Proyectar instalaciones que faciliten el ahorro y la reutilización del agua, así como incluir criterios de diseño o ahorradores de agua.
3. Evitar los procesos de erosión, arrastre y contaminación del agua de lluvia por escorrentía urbana.
4. 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.
5. Facilitar la implantación de circuitos cerrados de agua y, 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 generados.
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. Planificar las rutas de circulación de tráfico pesado por aquellas que menos perjudiquen a la población.



2. De acuerdo al informe del Servicio de Información e Integración Ambiental, respecto a las infraestructuras de transporte previstas en el ámbito del Plan Especial, estas se deberán diseñar de forma que se minimicen el riesgo de atropello y los procesos de fragmentación y aislamiento de las poblaciones de fauna, instalando pasos para fauna (adecuación de drenajes, pasos superiores e inferiores, falsos túneles, etc.).

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.
4. En la reforestación se deberán utilizar plantas autóctonas, adaptadas a las condiciones climáticas particulares de cada zona, con tendencia a las especies xerófilas.

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.
3. De acuerdo al informe del Servicio de Información e Integración Ambiental, se recomienda el ajardinamiento de las instalaciones que así lo admitan empleando especies autóctonas y con baja exigencia hídrica. Las zonas verdes y jardines, deberán proyectarse en su composición lo más cercanas posibles a la vegetación natural de la zona, manteniendo las características y topografía del paisaje.



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 planificación Plan Especial relacionando las acciones del instrumento 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 Plan, 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. Áreas protegidas totales (red Natura 2000 + espacios naturales protegidos) (Valor absoluto y relativo de la superficie)
2. Número y superficie total de hábitat de interés comunitario. Especificación de los prioritarios. (Número y superficie)
3. Especies de plantas con algún grado de protección (Nº especies de plantas con algún grado de amenaza/total especies inventariadas)
4. Especies de fauna amenazadas (Nº especies de animales con algún grado de amenaza/total especies inventariadas)



5. Humedales (Número y superficie)
6. 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. (Valor absoluto y relativo de la superficie. De igual modo, para respectivas superficies efectivamente deslindadas.)
7. Superficie de suelo con índice de erosión grave (> 50 t/ha. año) (Valor absoluto y relativo)

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. PM10 (de acuerdo al R.D 102/2011, de 28 de enero), Materia Sedimentable (Se trasladará en las correspondientes autorizaciones ambientales).
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)/ 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 (m^3 / año).
4. Vertidos (m^3 / año, carga contaminante).

A.5 Gestión de los residuos

1. Generación y gestión de residuos (% , Tm/año, Anual)
2. Residuos no tratados adecuadamente (Valor absoluto y %)
3. Gestión de residuos no peligrosos, (Residuos no peligrosos valorizados/ Residuos no peligrosos generados x100)
4. Gestión de residuos inertes (Residuos inertes valorizados/ Residuos inertes generados x100)
5. Gestión de residuos peligrosos (Residuos peligrosos valorizados/ Residuos peligrosos generados x100)



6. Gestión de residuos de la construcción y demolición (Cantidad de Material reciclable y/o reciclado utilizado en tareas de restauración / Cantidad total de material utilizado x 100)

A.6 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.7 Riesgos Naturales y tecnológicos.

1. Superficie afectada 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. PM10 (de acuerdo al R.D 102/2011, de 28 de enero), Materia Sedimentable (Se trasladará en las correspondientes autorizaciones ambientales).
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 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 (m³/año).
8. Evolución de los vertidos de aguas residuales (m³/ año, carga contaminante).
9. Actuaciones de saneamiento de aguas residuales (nº de depuradoras construidas, m³/ año depurados).

B.5 Gestión de los residuos

1. Evolución de la generación de residuos peligrosos y no peligrosos (% , Tm/año, Anual).
2. Evolución de los residuos no tratados adecuadamente (Valor absoluto y %).
3. Evolución de la Gestión de residuos inertes (% de valorizados).



Región de Murcia
Consejería de Presidencia

Dirección General de Medio Ambiente

Servicio de Planificación y
Evaluación Ambiental

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

T. 968 228872
F. 968 228815

www.carm.es/cagric

4. Gestión de residuos peligrosos (% de valorizados).

B.6 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.7 Riesgos Naturales y tecnológicos.

1. Evolución de la superficie afectada por riesgos naturales o tecnológicos (respecto a la superficie antes del Plan).



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.