

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO**

**6089** *Resolución de 30 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, fase II.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) del Grupo 9 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto ambiental (DIA), de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM). El órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Antecedentes. Con fecha 20 de mayo de 2003, se publica en el BOE n.º 120 la Resolución de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula DIA sobre el proyecto de Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia.

En el proyecto de construcción del aeropuerto, se consideran dos fases de actuación:

Fase inicial: 1.500.000 pasajeros/año (Objeto de la DIA publicada el 20 de mayo de 2003).

2.ª fase: Desarrollo previsible: 3.000.000 pasajeros/año (objeto de la presente resolución).

En la primera fase, aprobada por la DIA del 2003, se recogen las siguientes actuaciones:

Adquisición de terrenos.

Obras de infraestructura: Pista de 3.000 m de longitud y 45 m de anchura dimensionada para aeronaves tipo E, plataforma de estacionamiento para aeronaves de pasajeros de unos 102.000 m<sup>2</sup>, calle de salida perpendicular a pista de 480 m de longitud y 25 m de anchura para acceder a la plataforma anterior, área terminal, central eléctrica de unos 600 m<sup>2</sup>, edificio contra incendios, centro de emisores de una superficie aproximada de 100 m<sup>2</sup>, aparcamiento de vehículos de una superficie de unos 31.000 m<sup>2</sup>, vallado perimetral de toda la parcela del aeropuerto de unos 12 km, caminos perimetrales y de servicio en el interior del aeropuerto para dar servicio al campo de vuelos y facilitar las tareas de vigilancia del perímetro aeroportuario de unos 15 km, acceso al aeropuerto desde la actual N-301, urbanización general del lado tierra del aeropuerto en una superficie aproximada de 106.000 m<sup>2</sup>, con dotación de las acometidas necesarias para el abastecimiento de agua

potable mediante conexión a la red general de aguas del Ayuntamiento de Murcia, depuradora de residuales para tratar aguas residuales y aguas industriales hasta un volumen de 380.000 m<sup>3</sup>/año, acometidas telefónicas y acometida a red eléctrica, dotación de parcela de combustibles con una superficie de unos 10.000 m<sup>2</sup>, edificio cocheras/taller/conservación de los vehículos propios del aeropuerto y almacenaje con una superficie de unos 150 m<sup>2</sup>.

Equipos y material.

Reposición de servicios afectados.

En la actualidad, se están realizando estas obras.

Objeto y justificación. El presente proyecto tiene por objeto la realización de la 2.<sup>a</sup> fase del proyecto de construcción del aeropuerto, antes mencionada, que ampliará la capacidad del mismo a los 3 millones de pasajeros al año.

Localización. El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia se ubica en terrenos pertenecientes al término municipal de Murcia, a unos 24 km de distancia desde el centro de esta ciudad. Los núcleos urbanos más próximos son las pedanías de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto, pertenecientes al término Municipal de Murcia. En las proximidades del nuevo aeropuerto se encuentra también el desarrollo urbanístico denominado Hacienda del Álamo, perteneciente al término municipal de Fuente Álamo.

Descripción sintética. Se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

Eliminación de la calle de rodadura B, pues el esquema de vuelos la hace innecesaria.

Modificación de las superficies de media vuelta A y C para ser utilizadas como apartaderos de espera.

Nueva calle de rodadura E paralela al eje, a 190 m de la pista, de 23 m de ancho y 10,5 m de márgenes pavimentados.

Nueva calle de rodadura B, salida rápida, a 2.100 m de su umbral.

Actuaciones de drenaje perimetral y nuevas señalizaciones de pista e iluminación.

Incremento de 25.000 m<sup>2</sup> de superficie en la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Incremento de 4 salas de espera mediante la extensión del dique del edificio terminal.

Incremento de las plazas de aparcamiento: 450 para vehículos públicos, 40 para alquiler, 197 para empleados y 8 para autobuses, lo que supone nuevas ocupaciones de 18.437 m<sup>2</sup>.

Plataforma contra incendios.

Edificio CARM, de 500 m<sup>2</sup> y aparcamiento propio.

Alternativas. En la realización del proyecto ya autorizado, se realizó una valoración de alternativas referidas al emplazamiento del nuevo aeropuerto, tras la que se seleccionó la ubicación en el término municipal de Murcia. En el proyecto de ampliación en evaluación, al tratarse de actuaciones ya contempladas en el Plan Director, según el estudio de impacto ambiental (EsiA), es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades de desarrollo quedaron reflejadas en el citado Plan.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Espacios protegidos. La actuación no se desarrollará sobre ningún espacio de Red Natura 2000; el espacio protegido más próximo a la misma se encuentra a unos 6,5 km; se trata del Parque Regional Carrascoy y el Valle. El Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES6200002 homónimo solapa parcialmente con este espacio, pero tiene una extensión menor. Otros espacios protegidos del entorno situados a una distancia mayor que el mencionado son la zona especial de protección para las aves (ZEPA) ES0000269 Monte el Valle y Sierras de Altahona y Escalona y el área importante para las aves (IBA) del mismo nombre, que coincide en parte con la ZEPA, aunque su superficie es mayor.

Por otra parte, el proyecto podrá afectar indirectamente a los hábitats de interés comunitario 5330 matorrales termomediterráneos y pre-estépicos y al prioritario 6220\* zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero- Brachypodietea.

Vegetación. El área de actuación del proyecto se encuentra prácticamente desbrozada en su totalidad y no presenta vegetación. En el entorno de la misma, se distinguen las siguientes unidades vegetales de acuerdo a los trabajos de campo realizados por el promotor: cultivos de secano (fundamentalmente *Prunus dulcis* -almendro-), cultivos de regadío (en su mayoría cítricos), eriales (con vegetación ruderal), ramblas, tomillares y espartales (con *Thymus hyemalis* y *Stipa tenacissima*) y zonas sin vegetación.

En cuanto a especies catalogadas, atendiendo al Decreto 50/2003, de 30 de mayo, por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la CARM y se dictan normas para el aprovechamiento de diversas especies forestales, se han identificado ejemplares incluidos en el anexo II (especies cuyo aprovechamiento en el territorio de la CARM requiere la obtención de autorización), como son *Thymus* sp (tomillo), *Pinus* sp (pino), *Capparis* sp (alcaparra), *Rhamnus* sp (espinos negro) y *Phoenix dactylifera* (palmera datilera). Se han hallado también especies pertenecientes al anexo I del mismo Decreto, como *Ziziphus lotus* (azofaifo).

Fauna. Según los estudios realizados por el promotor, en la zona de estudio se distinguen 5 hábitats faunísticos: campos de cultivo de secano, cultivos arbóreos en regadío (ambas zonas de cultivo albergan una variada representación de fauna de vertebrados de la CARM, fundamentalmente aves), balsas de riego (que constituyen un microhábitat poblado por numerosas especies de anfibios, reptiles y aves acuáticas), entornos urbanizados (con especies adaptadas a la convivencia con el ser humano) y ramblas (en las que destaca la presencia de aves que anidan en taludes terrosos y reptiles).

En cuanto a especies catalogadas, en el entorno de la actuación, se destacan: *Hieraetus fasciatus* (águila perdicera), *Myotis capaccinii* (murciélago ratonero patudo), *Myotis myotis* (murciélago ratonero grande) y *Felis silvestris* (gato montés).

Geología, geomorfología y edafología. La banda de ocupación del aeropuerto se enmarca en el denominado Campo de Cartagena, que, geológicamente, se corresponde con la cuenca Neógena-Cuaternaria del Mar Menor y que se extiende desde la sierra de Carrascoy hasta Cartagena. Superficialmente, esta cuenca presenta un recubrimiento casi continuo de depósitos de glaciares de edad cuaternaria, responsables de su característica topografía suave.

En el área de asentamiento del futuro aeropuerto, aparecen numerosas áreas de rellenos agrícolas y balsas de riego y, en su extremo suroeste, se ubica perpendicularmente la rambla de Corvera que, en este sector, ha sido enterrada por una explanación agrícola.

En relación a la Edafología, el Campo de Cartagena, donde se enmarca el área de estudio, presenta unos suelos con poca materia orgánica en general. En particular, los suelos de la zona de actuación son Regosoles calcáreos y Xerosoles cálcicos y petrocálcicos.

Hidrología e hidrogeología. La zona de actuación se encuadra en la Unidad Hidrogeológica (U.H.) del Campo de Cartagena. Superficialmente, está cubierta por depósitos de tipo glaciar con nulo valor hidrogeológico debido a su alta impermeabilidad. Por debajo, se encuentra un potente paquete de materiales neógenos cuya potencia supera en algunos puntos los 1.000 m y combina materiales impermeables (fundamentalmente de tipo margoso) con materiales permeables por fisuración y otros permeables por porosidad. Estos tres niveles constituyen los acuíferos que integran la mencionada U.H., que han sido históricamente explotados por pozos destinados al riego. En el área de estudio, se han detectado 6 pozos (sondeos de entre 100 y 120 m de profundidad). Uno de ellos se mantendrá, sellándose el resto; las actuaciones de sellado de pozos forman parte del proyecto autorizado y actualmente en ejecución.

En cuanto a la hidrología, en el área de estudio se muestran únicamente dos salidas de barranqueras desde la sierra. La más importante es la denominada rambla del Ciprés al noreste de la planicie, de recorrido más o menos lineal y con dirección noroeste-sureste, que se pierde por infiltración poco después de sobrepasar la autovía que une Murcia con Cartagena (N-301). También se destaca la rambla de Corvera, un desagüe en abanico con varios cauces menores de carácter estacional.

Calidad física del aire. Según el EsIA, el nuevo aeropuerto se emplaza en una zona agraria poco ruidosa. Las principales fuentes de ruido se corresponden con las infraestructuras viarias existentes, fundamentalmente la N-301 que cruza transversalmente el área de emplazamiento del futuro aeropuerto por el este, y se sitúa próxima al núcleo urbano de Los Martínez del Puerto.

Se han recopilado datos de los niveles diurnos de presión sonora, procedentes de la Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Murcia, que realiza campañas regulares de medición de ruido en múltiples puntos del casco urbano y en las pedanías, para establecer los puntos más conflictivos. Los últimos datos corresponden al mes de noviembre de 2006 y se han tomado en las pedanías de Corvera, Los Martínez del Puerto, Valladolides y Lo Jurado (todas ellas pertenecientes al término municipal de Murcia). De estas mediciones se desprende que en 2 localizaciones de la pedanía de Corvera y 1 de Los Martínez del Puerto, se sobrepasaron los 65 dBA, valor límite para viviendas, residencias temporales y áreas recreativas y deportivas no masivas, establecido en su artículo 7, por la Ordenanza municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia, sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones. Estos objetivos de calidad acústica coinciden con los considerados en la legislación estatal, (Real Decreto 1367/2007), para las áreas urbanizadas ya existentes (Anexo II del RD).

Calidad química del aire. El EsIA incluye un anexo (4.1) dedicado a la descripción de la situación atmosférica preoperacional, en el que se evalúa la presencia de partículas en suspensión, monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos y volátiles, óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx), plomo (Pb) y ozono (O3), en 4 puntos de medición: Los Martínez del Puerto, Valladolides, Corvera y zona del aeropuerto. Vistos los resultados obtenidos en las mediciones, el promotor ha comprobado que se encuentran por debajo del límite establecido por la legislación vigente (Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico; Decreto 833/1975, de 6 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 38/1972; Orden 18 de octubre de 1976, de Prevención y Corrección de la Contaminación Atmosférica de Origen Industrial; Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera; Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el SO2, CO2, NOx, partículas, Pb, benceno y CO).

Patrimonio. En el entorno del emplazamiento del nuevo aeropuerto, se localizan según la Carta Arqueológica Regional de Murcia, los siguientes yacimientos: Lo Jurado (romano), Las Marimoras (medieval hispánico) y El Merino (medieval hispánico). Estos tres yacimientos se encuentran fuera y alejados de la zona de actuación del aeropuerto. Por otra parte, a consecuencia de la DIA del proyecto inicial, se han realizado o están en fase de realización diversas prospecciones en el área de expropiación (que no se verá incrementada por la realización del nuevo proyecto). Se han producido varios hallazgos que cuentan con las correspondientes resoluciones favorables de cultura, sujetas a distintas condiciones, que se están desarrollando en la actualidad.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del EsIA.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 21 de noviembre de 2008, tiene entrada en la Dirección General (D.G.) de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia II fase, para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, con fecha de 18 de diciembre de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM). . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Segura. . . . .	X
Delegación del Gobierno en Murcia. . . . .	—
Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente (Actualmente Consejería de Agricultura y Agua), Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM). . . . .	X
Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente, CARM. . . . .	X
Dirección General de Transportes y Puertos, Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, CARM. . . . .	X
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, Consejería de Cultura y Turismo, CARM. . . . .	X
Ayuntamiento de los Alcázares (Murcia). . . . .	—
Ayuntamiento de San Javier (Murcia). . . . .	—
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar (Murcia). . . . .	—
S.E.O./BirdLife. . . . .	—
WWF/ADENA. . . . .	—
Greenpeace. . . . .	—
Ecologistas en Acción de Murcia. . . . .	—
Armiar-Procam, S.L. . . . .	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

**Alternativas y justificación del proyecto.** Según la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM en la DIA de 2003 se estimaba la necesidad de ampliación de la 2.ª fase para adecuar paulatinamente el tráfico esperado en el aeropuerto; sin embargo, actualmente el aeropuerto se encuentra en construcción y por tanto, esta ampliación no se considera paulatina; además, este organismo opina que, teniendo en cuenta la reciente ampliación del cercano aeropuerto de San Javier, no parece justificada la construcción del nuevo aeródromo.

Armiar-Procam considera no justificado el proyecto de ampliación, pues estima irracional el emplazamiento elegido por su afección sobre el núcleo urbano denominado Hacienda del Álamo.

**Espacios protegidos.** La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM señala en su informe que no existe coincidencia en superficie entre el proyecto y los espacios protegidos del entorno. Sin embargo, este organismo menciona la presencia en las proximidades de la actuación de los lugares de Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, parque regional e IBA mencionados en el punto 2 de la presente Resolución.

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la CARM, por su parte, considera que la realización del proyecto es compatible con los lugares incluidos en Red Natura 2000 del entorno.

**Fauna.** La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM adjunta en su informe un listado de especies catalogadas presentes en el entorno de la actuación, mencionadas en el punto 2 de la presente Resolución. Insta además a realizar estudios detallados de fauna de forma previa a la ampliación del aeropuerto, que permitan evaluar la afección a la comunidad animal y, en particular, a la avifauna, por la proximidad del

aeropuerto a espacios de Red Natura 2000 con importantes poblaciones orníticas y quirópteros. Según esta Dirección General, estas poblaciones podrán experimentar molestias por ruidos, colisiones, gases contaminantes y fragmentación de su hábitat.

En este sentido la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la CARM, considera necesario especificar en el EsIA los rangos altitudinales de riesgo para las aves, de acuerdo con la trayectoria de las aeronaves cuando sobrevuelan espacios protegidos, realizar estudios específicos relacionados con la ornitofauna del entorno, plantear medidas relacionadas con el diseño de tendidos eléctricos, planificar pasos de fauna y establecer medidas de restauración de los hábitats afectados por la actuación.

**Aguas.** La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM considera necesario estudiar el incremento de afecciones que tendrán lugar con la ampliación del aeropuerto sobre las ramblas del entorno, así como las medidas previstas al respecto. Este organismo, señala además en su informe que deberá evaluarse el gasto hídrico y la generación de aguas residuales esperados por la ampliación, valorando la capacidad de la depuradora existente para su tratamiento. La Confederación Hidrográfica del Segura no considera que vayan a producirse afecciones significativas sobre el medio siempre que se justifique la suficiencia de la mencionada depuradora y se aplique todo lo estipulado en el apartado 2 (Protección del sistema hidrológico y de calidad de las aguas) de la DIA correspondiente al proyecto evaluado (Resolución de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula DIA sobre el proyecto de Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia).

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la CARM, por su parte, considera necesario que el proyecto asegure la continuidad de los corredores naturales en las ramblas.

**Suelos.** La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM estima necesario analizar la afección esperada sobre el suelo, en el caso de que fuera necesaria la apertura de nuevos préstamos y vertederos.

**Calidad física del aire.** La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia señala que según la documentación revisada, se ha tenido en cuenta lo previsto en la normativa en materia de ruido. Se encuentran aprobadas las isófonas de la primera fase, quedando pendientes las correspondientes a la ampliación.

En opinión de Armilar-Procam, la construcción del aeropuerto ocasionará una importante afección acústica sobre Hacienda del Álamo, considerando que los análisis realizados por el promotor hasta ahora son insuficientes, debiéndose definir trayectorias de vuelo y la métrica L<sub>Amax</sub>, así como el ruido en el interior de las viviendas, con su correspondiente estudio de alternativas y potenciales impactos de cada una de ellas.

**Calidad química del aire.** La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM incide en el incremento en la generación de gases contaminantes y de efecto invernadero que supondrá la ampliación.

**Patrimonio cultural.** La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la CARM señala que el promotor ha realizado un estudio específico sobre el patrimonio cultural que incluyó los resultados de una prospección arqueológica. Las conclusiones de este estudio establecieron, ante la ausencia de evidencias de tipo histórico–arqueológico en la zona afectada por el proyecto, que no se consideraba necesaria la adopción de propuestas de corrección de impacto; por este motivo, el proyecto fue autorizado desde el punto de vista del patrimonio cultural mediante Resolución del Director General de Bellas Artes y Bienes de fecha 20 de noviembre 2008.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la CARM, por otra parte, indica que la actuación incidirá directamente sobre el cordel de Fuente Álamo, por lo que relaciona las medidas correctoras necesarias para asegurar su continuidad; además, señala que el trazado alternativo propuesto inicialmente

por el promotor no es idóneo, y plantea 2 nuevas opciones para sustituirlo. El traslado y reposición de este cordel son objeto de la DIA del proyecto autorizado y cuenta con los pertinentes permisos.

Sinergias. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM considera necesario analizar las sinergias de este proyecto con la carretera N-301 existente y la ampliación del Aeropuerto de San Javier.

b. Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se trasladó al promotor el 26 de mayo de 2009, incluyendo una copia de las consultas recibidas y los aspectos más relevantes que debería contemplar el estudio de impacto ambiental.

c. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El inicio del trámite de información pública del proyecto se publicó en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (BORM) n.º 230, de 5 de octubre de 2009. Con fecha 14 de octubre del mismo año, se realiza una nueva publicación en el citado diario oficial con una corrección de error a la anterior.

Con fecha 23 de octubre de 2009, se publica nuevamente el anuncio de información pública del proyecto constructivo en el BORM n.º 245, por considerarse que la publicación del error aisladamente, podría dar lugar a confusión. Se abrió, por tanto, un nuevo plazo para presentar alegaciones. Finalmente, con fecha 24 de diciembre de 2009, se realiza un último anuncio en el BORM n.º 296, por el que se hace público el EsIA del proyecto. Con fecha 18 de febrero de 2010, se recibe en el MARM escrito de la AESA en el que indica que la última publicación realizada en el BORM fue un error de doble envío del anuncio, y se adjunta una última alegación que proviene de residentes de Finca Corverica.

Durante este periodo, se han recibido alegaciones, procedentes de: Inversiones Giromar, Sociedad del Oro 92, S.L., residentes de Hacienda del Álamo, vecinos residentes en Finca Corverica, (que se reitera tras la última información pública realizada) y Ecologistas en Acción.

Simultáneamente, en cumplimiento del artículo 9.3 del RDL 1/2008, fueron enviados ejemplares del EsIA a los siguientes organismos y organizaciones interesadas: D.G. de Medio Natural y Política Forestal del MARM, D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM, Confederación Hidrográfica del Segura, Delegación del Gobierno en Murcia, D.G. de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua Medio Ambiente de la CARM, D.G. de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM, D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM, D.G. de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la CARM, D.G. de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la CARM, Ayuntamientos de los Alcázares, San Javier y San Pedro del Pinatar, Departamento de Ecología e Hidrología de la Universidad de Murcia, Greenpeace, SEO/BirdLife, ADENA y Armillar-Procarm, S.L. Se recibe respuesta de la Confederación Hidrográfica del Segura, la D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM, D.G. de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la CARM, D.G. de Bellas Artes y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la CARM, D.G. de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM y Ayuntamiento de los Alcázares.

La tabla adjunta recoge un resumen del trámite de información pública:

Fecha	Trámite
02.09.09	Remisión de EsIA a administraciones afectadas en cumplimiento del artículo 9.3 del RDL 1/2008.
05.10.09	Publicación en el BORM del Anuncio de información pública del proyecto de modificación del proyecto Constructivo del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia.

Fecha	Trámite
14.10.09	Publicación en el BORM de la Corrección de error en anuncio sobre modificación del proyecto de modificación del proyecto Constructivo del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia.
23.10.09	Publicación en el BORM de la Corrección de errores por la que se procede a la publicación del anuncio del proyecto de modificación del proyecto constructivo del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia.
24.12.09	Publicación en el BORM del Anuncio de la Delegación del Gobierno de la Región de Murcia relativo a Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Modificación del Proyecto Constructivo del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia.

El contenido ambiental más relevante de los informes y alegaciones recibidos, se resume a continuación:

**Alternativas y justificación del proyecto.** Sociedad Oro, S.L., junto con Ecologistas en Acción y varios particulares, señala que no se efectúa análisis de alternativas y entre ellas, no se contempla la alternativa 0 (de no actuación). El promotor considera que, dadas las características del proyecto (ampliación), es difícil plantear alternativas verosímiles, ya que las posibilidades de desarrollo de la infraestructura quedan reflejadas en el Plan Director. En relación a la alternativa 0, el promotor señala que ya el citado Plan Director contemplaba la necesidad de realización del proyecto en dos fases para lograr una capacidad final que se adapte a las necesidades del tráfico previstas, por lo que se ha descartado la no actuación.

Ecologistas en Acción, por su parte, considera que la necesidad del proyecto no está debidamente justificada, puesto que se basa en previsiones obsoletas coincidentes con la aparición en el mercado de compañías de bajo coste, minimizando otros factores de cambio de escenario que puedan afectar al transporte aéreo en su relación con la región murciana (crisis económica, aparición de nuevos mercados de turismo, hundimiento del mercado inmobiliario, etc.). El promotor, sin embargo, responde que sí se han tenido en cuenta estos factores, basándose en lo indicado en el anexo 8 del EsIA, en el que se revisan las previsiones publicadas por los distintos organismos, ajustándose a la situación actual.

**Espacios protegidos.** Ecologistas en Acción considera que el proyecto incidirá sobre varios hábitats de interés comunitario. El promotor opina que la afección sobre esos espacios ha sido convenientemente analizada y no es significativa y añade que la D.G. de Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM se pronunció sobre la consulta del MARM indicando que el nuevo proyecto no contempla modificaciones que puedan tener un efecto significativo sobre el medio natural.

**Valores naturales. Vegetación y fauna.** La D.G. de Patrimonio Natural y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM señala que el proyecto no tendrá efectos negativos relevantes sobre la conservación de los valores naturales del entorno, dado que la actuación se desarrollará en el perímetro ya autorizado para la construcción del aeropuerto; no obstante, durante el desarrollo del mismo, se podrá requerir información adicional sobre ciertos aspectos. La D.G. de Transportes y Puertos de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, también muestra su conformidad con el proyecto por no detectar impactos significativos sobre el entorno. El promotor coincide con las afirmaciones de estas D.G. e indica que se les facilitará cuanta información les sea requerida.

Ecologistas en Acción, por otra parte, considera que el aumento de tráfico aéreo y la duplicación de la capacidad del aeropuerto supondrá un impacto significativo sobre avifauna y pequeños mamíferos en un gran radio de acción. Según esta organización, el EsIA se basa en un estudio ornitológico realizado en un corto espacio de tiempo, de poca fiabilidad, por lo que este impacto no se ha valorado de forma conveniente. El promotor, sin embargo, indica que los estudios de fauna han sido suficientemente detallados, tanto en el caso del proyecto autorizado como en el proyecto en evaluación y detalla cómo se han realizado e incluido en el EsIA y sus anexos, que permiten extraer como conclusión

que el proyecto de ampliación no presenta repercusiones significativas sobre las especies protegidas ni, en particular, sobre *Hieraetus fasciatus* (águila azor perdicera), *Aquila chrysaetos* (águila real) y *Falco peregrinus* (halcón peregrino).

**Paisaje.** Según Ecologistas en Acción, no se ha valorado la afección al paisaje. El promotor responde que el proyecto autorizado ya incluye medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, conforme a lo solicitado por la DIA del año 2003. Las actuaciones del Proyecto de ampliación incorporan medidas para las zonas afectadas. Entre estas medidas, destaca la revegetación del campo de vuelos.

**Aguas.** Ecologistas en Acción indica que con el proyecto se afectará a zonas de dominio público hidráulico (DPH), como la Rambla del Ciprés, que sufrirá afección por el cruce del vial de acceso al aeropuerto de la carretera local E-7. El promotor considera que el cauce mencionado no es afectado por la ampliación del proyecto, puesto que la incidencia sobre el mismo se produce con la actuación inicial, ya autorizada. El proyecto de vial de acceso ha sido objeto de evaluación de impacto ambiental independiente, que ha concluido con la publicación de una DIA positiva formulada por la D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM y publicada en el BORM n.º 38 con fecha 16 de febrero de 2009, cuyos condicionantes ambientales se están desarrollando. Además, la Confederación Hidrográfica del Segura ha autorizado las obras con arreglo a una serie de condiciones que se están desarrollando.

Dicha Confederación, en su escrito, señala que, de acuerdo a sus competencias, especialización y grado de actuación, no prevé la existencia de impactos significativos derivados de la actuación correspondiente a la ampliación, con lo que el promotor se muestra de acuerdo.

**Suelos.** Ecologistas en Acción considera que no se han tenido en cuenta los daños económicos producidos por la ampliación del proyecto sobre el terreno del entorno (contaminación, pérdida de valor patrimonial, reducción de la producción agraria, etc.). Según el promotor, la pérdida de valor patrimonial de las parcelas del entorno, estará ligada fundamentalmente a los elevados niveles sonoros generados por las aeronaves, efecto que sí ha sido evaluado; además, el EsIA indica que con objeto de garantizar la integración de la nueva infraestructura aeroportuaria en el territorio, se ha redactado un Plan de Desarrollo Rural (PDR), como establecía la DIA del proyecto autorizado. Este PDR se ha actualizado anualmente, hasta disponer de la última versión de fecha noviembre de 2008 (se incluye como anexo n.º 8 del EsIA).

**Calidad física del aire. Ruidos y vibraciones.** Sociedad Oro 92, S.L. señala en su alegación que en el EsIA no se ha analizado la situación actual en relación con el ruido y que no se ha estudiado el impacto acústico previsible en el interior de las viviendas. Además, considera que es poco razonable la Lmax calculada y que alguno de los límites legales quedará a menos de 20 m de Hacienda del Álamo. Ecologistas en Acción y varios particulares comparten estas inquietudes. Un alegante particular propietario de la Finca Corverica, en concreto, indica que dicha posesión se encuentra en la huella sonora recogida en el EsIA.

Por otra parte la D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM incide en la importancia de incorporar, de acuerdo con el artículo 26 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, las medidas necesarias para evitar la transmisión al espacio interior de las edificaciones niveles de vibraciones superiores a los valores límite; las servidumbres acústicas deberán ser incorporadas del modo establecido en el citado Real Decreto.

El promotor responde que en el apartado 8 del EsIA (inventario ambiental) se valora la calidad acústica del entorno del área de localización del futuro aeropuerto de Murcia. En cuanto a la presión sonora en el interior de las viviendas, el promotor responde que este parámetro se podrá determinar mediante mediciones en Fase de Operación y así se refleja en el programa de vigilancia ambiental (PVA) del EsIA. El promotor añade que en el EsIA se informa de la situación acústica existente en el entorno del aeropuerto y en su anexo n.º 5, se desarrolla el análisis del impacto acústico generado en el entorno por las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto, para un escenario de tráfico de 3

millones de pasajeros; este análisis se ha llevado a cabo de conformidad con la legislación vigente en materia de ruido y con hipótesis conservadoras y de él se deduce que sólo existen una serie de edificaciones dispersas (8 viviendas, entre las que no se encuentra Finca Corverica) que resultan afectadas por niveles superiores a los objetivos de calidad acústica; se propone dotarlas de cuantas medidas de insonorización sean necesarias de acuerdo a la normativa en vigor. Además de estas medidas, se proponen diversos procedimientos de atenuación del ruido y actualización periódica de las isófonas.

Por último, el promotor asume todo lo expuesto en el informe de la D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM en materia de vibraciones.

Calidad química del aire. Según Sociedad Oro 92, S.L. y varios alegantes particulares, no se analiza la contaminación atmosférica sobre Hacienda del Álamo, incumpliendo el promotor con las indicaciones del MARM. Ecologistas en Acción, además, considera que la parte del EsIA dedicada al análisis de este impacto es poco rigurosa y no tiene en cuenta datos relevantes, no sólo para Hacienda del Álamo en Particular, sino para el resto de núcleos del entorno.

El titular del proyecto explica cómo se han llevado a cabo estos estudios, señalando que se ha utilizado un modelo riguroso «Emissions and Dispersion Modeling System» (EDMS), desarrollo conjunto de la «Federal Aviation Administration» (FAA) y las Fuerzas aéreas de Estados Unidos (USAF), contradiciendo a los alegantes; el estudio de contaminación atmosférica realizado concluye que las actuaciones a realizar conllevarán un aumento en la afección a la calidad química del aire que será de intensidad media, puesto que no se superarán los límites establecidos por la legislación. Se ha analizado además la situación preoperacional del modo en que se ha descrito en el apartado 2 de la presente Resolución.

Afección a núcleos de población. Posibles riesgos. Inversiones Giromar señala que el promotor ha ignorado en los procedimientos operativos del aeropuerto la presencia de la urbanización Hacienda del Álamo, que es sobrevolada según los planos que el alegante ha revisado. El promotor señala que Hacienda del Álamo es un desarrollo urbanístico conocido para el nuevo Aeropuerto de Murcia; pertenece al término municipal de Fuente del Álamo, informado y conocedor del desarrollo del Aeropuerto, como se refleja en la DIA de fecha 20 de mayo de 2003; los procedimientos operativos contemplados para la fase inicial no han cambiado con la ampliación en las trayectorias de aterrizaje y despegue, por lo que no procede realizar nuevos análisis. Además, el promotor indica que, como refleja el EsIA, la cabecera predominante en la fase de operación tanto para aterrizajes como para despegues será la n.º 23, la más alejada a Hacienda del Álamo; de este modo, la posibilidad de sobrevuelo sobre esta urbanización disminuye, ya que se da en los casos de despegue, donde la maniobrabilidad es mayor. Además, si se produjese sobrevuelo, sería mayor altitud, medida que está contemplada en el EsIA dentro de los procedimientos operativos de reducción de ruido para la fase de operación.

Ecologistas en Acción, por su parte, considera que con la ampliación del aeropuerto se duplica el riesgo de accidente y/o incidente de aeronaves o aeroportuario para los núcleos habitados del entorno e incluso de otros más alejados, hecho que, según esta asociación, el promotor no ha valorado. El promotor, sin embargo, señala que el proyecto cumple con todos los requerimientos de seguridad aeronáutica (Requisitos del anexo 14 de la OACI, recomendaciones de IATA, Real Decreto 1541/2003 y Decreto 584/1972 y recomendaciones y práctica habitual de AENA para los casos no resueltos por la OACI y/o IATA).

Ejecución de las obras. Inversiones Giromar y Sociedad Oro 92, S.L., indican que parte de las obras objeto del proyecto en evaluación ya se están ejecutando (ampliación de la terminal de pasajeros, cambio en la posición de la torre de control, cambio de dimensiones en dicha torre, modificación del Servicio de Extinción de Incendios -SEI-, edificio multipropósito, edificio CARM y centro de emisiones). El promotor responde que la mayor parte de las actuaciones a las que hace referencia esta alegación no son objeto de modificación, ya que estaban contenidas en la Fase 1 del proyecto, ya aprobada. En el caso de la ampliación de la terminal de pasajeros, con el fin de minimizar los impactos

ambientales negativos de la construcción, se ha decidido adelantar una de las fases recogidas en el Plan Director respecto al número de salas de embarque; esta actuación se considera que redundará exclusivamente en los niveles de calidad del terminal y no permite al aeropuerto superar la previsión de 1,5 millones de pasajeros anuales ya autorizada, dado que la ampliación del campo de vuelo aún no se ha llevado a cabo; los trabajos de ampliación de la terminal han sido autorizados por la Dirección de Obra, la Dirección Ambiental de Obra y la CARM y cuentan con informe jurídico favorable; esta actuación está recogida en la superficie del Terminal dentro de la DIA ya aprobada. En cuanto a la posición y ampliación de las dimensiones de la torre de control, el promotor señala que no se ha modificado respecto a lo recogido en el proyecto ya autorizado; únicamente se ha realizado una modificación técnica del fanal que reduce sus dimensiones en lugar de aumentarlas. En lo referente a la modificación del SEI y del centro de emisiones, el promotor responde que no se han variado en nada sus posiciones con respecto al proyecto autorizado, al igual que la construcción del edificio multipropósito. Respecto al edificio CARM, el promotor informa de que se trata de una nueva actuación contemplada en el proyecto en evaluación; no estaba contemplado en el Plan Director de forma explícita, si bien cabe su ejecución en la zona de reserva aeroportuaria.

Carencias en el procedimiento de evaluación. Sociedad Oro 92, S.L., y varios particulares, indican que la evaluación ambiental del nuevo proyecto no se ha realizado correctamente, lo que el promotor niega explicando cómo se ha desarrollado. Este alegante considera que la exposición pública ha sido muy escasa, pues únicamente se ha realizado en el BORM, opinión que comparten varios particulares. El promotor responde que se ha cumplido con la legislación en relación a la exposición pública que, en todo caso, compete al órgano sustantivo.

Carencias del EsIA. En opinión de Sociedad Oro 92, S.L., el EsIA es de calidad deficiente, utiliza cartografía obsoleta y a escala inadecuada para su correcta interpretación. El promotor muestra su disconformidad con esta afirmación y aduce que la cartografía se ha elaborado a partir de fuentes actualizadas y que han sido detalladas en el EsIA; en cuanto a la escala, la cartografía se ha adaptado a los diversos elementos del medio.

Emisiones electromagnéticas. Según Ecologistas en Acción no se alude en el EsIA al impacto que pueden tener los radiofaros (VOR) y radares de aproximación (PAR, ILS) y su compatibilidad electromagnética con otras fuentes del entorno. No se hace ninguna referencia a la necesidad o no de realización de un mapa radioeléctrico del aeropuerto y su entorno. El promotor responde que las ayudas a la navegación aérea fueron ya incluidas y aprobadas en el proyecto autorizado y no son objeto de la ampliación, por lo que no se han contemplado en el proyecto en evaluación.

Patrimonio cultural. La D.G. de Bellas Artes y Bienes Culturales de la CARM señala que no resulta necesario aplicar nuevas medidas correctoras sobre el patrimonio cultural diferentes a las que ya se están desarrollando, derivadas de las actuaciones ya autorizadas e informa favorablemente sobre el proyecto. El promotor se muestra de acuerdo con lo expuesto por esa D.G.

Residuos. La D.G. de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM insta a asumir lo estipulado en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. El promotor asume este compromiso.

4. Integración de la evaluación.
  - a. Impactos significativos de la alternativa elegida.

Vegetación y paisaje. Dado que el proyecto de ampliación no requiere mayor superficie de expropiación que el proyecto ya autorizado, su área de actuación se presenta prácticamente desbrozada y no alberga vegetación. Por este motivo, en el EsIA no se consideran relevantes los efectos que las obras puedan ocasionar sobre la comunidad vegetal en la zona de actuación. No obstante, se proponen las siguientes medidas protectoras para paliarlos: conservar la vegetación que no sea estrictamente afectada por

la superficie de obras, restringir la circulación de la maquinaria de obras procurando que tenga lugar únicamente por viales construidos al efecto o caminos existentes y evitar la deposición de polvo sobre las superficies foliares de los vegetales procediendo, en su caso, a la limpieza de las mismas, junto a otras medidas.

Durante la fase de explotación, se propone el desarrollo de un programa de mantenimiento de las zonas ajardinadas del aeropuerto que incluirá tratamientos fitosanitarios de prevención y extinción total de enfermedades y plagas, creación de nuevas zonas verdes o remodelación de las existentes, manteniéndolas en perfecto estado de poda y formación y sustitución de árboles antiguos o enfermos por otros nuevos, entre otras acciones.

Además, el EsIA incluye un estudio de integración paisajística de las obras que prevé la revegetación del campo de vuelos buscando favorecer la estabilidad de las superficies generadas, ofreciendo una protección frente a procesos erosivos, tanto de origen hídrico como eólico. Para ello, se ha considerado un aporte de tierra vegetal procedente de los movimientos de tierras que habrá sido correctamente conservado y la siembra de herbáceas; se evitará la plantación de arbustivas para impedir la proliferación de aves en el entorno aeroportuario. Las especies propuestas para las plantaciones en las zonas verdes del aeropuerto se han seleccionado en función de las características del suelo y del clima de la zona, priorizando la elección de especies autóctonas. También se ha contemplado la implantación de xerojardinería, así como la selección de especies evitando la flora ornamental de exóticas invasoras y aquellas que contengan frutos y semillas apetecidas por las aves.

Fauna. Los principales efectos que podrían derivarse de la realización del proyecto sobre la comunidad animal serán la alteración, pérdida y fragmentación de hábitats, molestias por ruido y molestias asociadas al incremento de tráfico e interferencias humanas.

Con objeto de paliar estas afecciones, durante la fase de ejecución, se desarrollarán inspecciones de la zona de obras, se establecerá un control de circulación de la maquinaria, se vallará el recinto aeroportuario para impedir el acceso de fauna terrestre y se evitará la realización de actuaciones fuera de las zonas autorizadas y la creación de espacios atractivos para la ornitofauna. Durante la explotación de las instalaciones, la principal medida a desarrollar será la disposición de un servicio específico de control de la avifauna que adoptará métodos disuasorios para controlar las poblaciones de aves que serán aprobados por la autoridad competente.

Por otra parte, como se ha mencionado anteriormente en la presente Resolución, el EsIA incluye una serie de estudios específicos de fauna de las especies más relevantes del entorno que concluyen que no hay afecciones destacables sobre las especies *Hieraaetus fasciatus* (águila perdicera), *Falco peregrinus* (halcón peregrino) ni *Aquila chrysaetos* (águila real), puesto que la incidencia directa o indirecta sobre sus hábitats se considera inexistente y el riesgo de colisión de los individuos muy bajo. En cuanto a la potencial afección sobre quirópteros amenazados de la CARM *Myotis capaccinii* (murciélago ratonero patudo) y *Myotis myotis* (murciélago ratonero grande) y otras especies de murciélagos, de los estudios específicos se desprende que la infraestructura del aeropuerto no coincide espacialmente con ninguna de sus áreas de campeo, por lo que la actuación no supone ningún deterioro del hábitat ni detrimento alguno sobre los recursos tróficos de la población; la probabilidad de colisión de quirópteros con aeronaves tanto en las proximidades de la pista durante despegue o aterrizaje como en sus áreas de campeo es prácticamente inexistente. Además, se ha estudiado también la potencial afección sobre *Felis silvestris* (gato montés), considerándose que el proyecto no implica ningún deterioro del hábitat que pueda repercutir en la viabilidad de sus poblaciones, teniendo en cuenta la poca probabilidad de presencia de esta especie en el entorno aeroportuario dado el alto grado de antropización de la zona. Por último, se han realizado estudios relacionados con las potenciales repercusiones del proyecto sobre las aves migratorias del entorno, cuya conclusión es que la afección sobre este grupo es prácticamente inexistente.

Calidad física del aire. Durante la fase de ejecución, debido a los trabajos y al movimiento de la maquinaria y vehículos de obra y, en especial, durante la fase de explotación, del proyecto debido al movimiento de las aeronaves fundamentalmente, se producirá una elevación de los niveles de presión sonora del entorno.

Para paliar el impacto acústico durante las obras, el promotor propone el correcto mantenimiento de la maquinaria, planificación de las actuaciones de obra y caminos de acceso a la misma y control del funcionamiento de las instalaciones auxiliares.

Para estudiar el efecto que tendrá el funcionamiento del nuevo aeropuerto sobre la calidad física del aire durante la fase de explotación y proponer las medidas necesarias para paliarlo, se han calculado los futuros niveles empleando la versión 7.0. del programa informático Integrated Noise Model (INM) desarrollado por la Oficina de Medio Ambiente y Energía de la FAA. Las conclusiones de estudio acústico son:

a) Para el escenario de 3 millones de pasajeros, el indicador LAeq no presenta interferencia con los núcleos poblacionales más próximos dado que no se superan los objetivos de calidad acústica establecidos según el Real Decreto 1367/2007, aplicables a las nuevas estructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias (anexo III, tabla A1). Estos límites establecen un objetivo para sectores del territorio con predominancia de uso residencial de 60 dBA durante los periodos día y tarde y de 50 dBA durante el periodo noche. En las dos configuraciones estudiadas, el nivel de ruido (Leq) se encuentra por debajo de 60 dBA durante los periodos estudiados de día y de tarde, y, por debajo de 50 dBA, durante el periodo noche. Además de los niveles mencionados, en el estudio de contaminación acústica se han tenido en cuenta los valores límite de inmisión máximos de ruido aplicables a infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias, según el Real Decreto antes mencionado. El valor límite de L<sub>max</sub> en zonas residenciales es de 85 dBA y de 80 dBA para zonas con requerimientos de especial protección acústica (usos sanitario, docente y cultural). En las dos configuraciones estudiadas el nivel L<sub>max</sub> se encuentra por debajo de los límites indicados.

b) 8 viviendas resultan afectadas por niveles acústicos superiores a los objetivos de calidad acústica antes descritos; 6 de ellas, se localizan al suroeste del aeropuerto y, las dos restantes, al este. Se propone dotar a estas viviendas de las medidas de insonorización necesarias para poder absorber los niveles de ruido hasta alcanzar el objetivo de calidad acústica. Se realizará de acuerdo al documento básico «DB-HR Protección frente al ruido» del Código Técnico de la Edificación (CTE).

Por último, del estudio acústico también se infiere que es recomendable realizar las aproximaciones y despegues por la pista 23, puesto que es la más alejada de las viviendas del entorno, por lo que se ha definido ésta como configuración preferente.

Calidad química del aire. La realización de la actuación puede repercutir negativamente sobre la calidad química del aire, tanto durante la fase de obras (por la emisión de los escapes de la maquinaria, el aumento de partículas en suspensión procedentes del desplazamiento de vehículos de obra y movimiento de tierras, etc.), como durante la fase de explotación, (en la que la principal causa del aumento de contaminantes derivará del movimiento de las aeronaves, vehículos de apoyo en tierra (GSE), unidades auxiliares de energía y vehículos en aparcamientos y accesos al aeropuerto).

Para paliar las afecciones sobre la atmósfera, el promotor propone, durante la fase de construcción, la realización de riegos periódicos en todas las zonas de actuación y caminos de acceso, la limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 20-30 km/h, la cubrición de las cajas de los camiones con lonas, la realización de los acopios de tierra en zonas protegidas de la acción del viento, la limpieza periódica de los lugares en los que se acumulan materiales finos, el uso de sistemas de limpieza de ruedas en conexiones con el viario existente, la disposición de la inspección técnica de vehículos (ITV) en vigor de toda la maquinaria de obras y el control de la emisión de humos de combustión, entre otras medidas.

Para la fase de explotación, se ha realizado el cálculo de la contaminación atmosférica del aeropuerto mediante la simulación de las emisiones de los contaminantes de origen aeroportuario, utilizando el programa «Emissions and Dispersion Modeling System»

(EDMS) en su versión 4.5. Se trata de un desarrollo conjunto de la FAA y las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos (USAF). Es una de las pocas herramientas de evaluación de la calidad del aire concebida específicamente para aeropuertos. Dispone de módulos de cálculo tanto de emisiones como de dispersiones, de una base de datos de factores de emisión de aeronaves, así como de una base de datos de equipos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía. Mediante la simulación de la actividad aeroportuaria se obtiene el inventario de emisiones de los principales contaminantes de origen aeroportuario, así como el modelado de la dispersión de los mismos en la atmósfera de acuerdo con lo establecido por la legislación vigente. A modo de validación de los resultados obtenidos, se ha llevado a cabo un análisis cualitativo de los datos meteorológicos horarios que permite establecer las zonas y periodos del día en que existe un mayor riesgo de que se produzcan elevadas concentraciones de contaminantes. Para la elaboración de este estudio se han tenido en cuenta, aeronaves, GSE y unidades auxiliares de energía, vehículos en aparcamientos y accesos al aeropuerto. Se ha realizado el análisis para los siguientes contaminantes: NOx, CO, SOx, partículas en suspensión e hidrocarburos (HC). A la vista del estudio realizado, el promotor concluye que el impacto de las actuaciones objeto de la presente resolución conllevan un leve incremento sobre la afección a la calidad química del aire; según el EsIA, la afección será de intensidad media, ya que ésta resulta sensible sin llegar a producir una superación de los límites legales analizados en núcleos de población del entorno, como consecuencia de las actuaciones previstas.

Además, durante la fase de operación, se desarrollarán medidas recomendadas por la OACI y la FAA ya utilizadas en diversos aeropuertos, relativas al procedimiento de operación (uso parcial de los motores de aeronaves en las operaciones en tierra, minimización de los tiempos de espera para las aeronaves, ajuste de la potencia del despegue a las condiciones existentes, utilización del perfil óptimo de aproximación, retrasar al máximo posible el despliegue del tren de aterrizaje, restricción del uso de la reversa y reducción de los pesos máximos de despegue -MTOW- y aterrizaje -MLW-), a instalaciones y equipos de tierra (sustitución de la unidad de potencia auxiliar -APU- por suministro eléctrico y aire acondicionado en la pasarela producido de forma centralizada, planificación de los movimientos de los GSE y posible sustitución de los motores diesel de los GSE por otros menos contaminantes) y, por último, al control y vigilancia de la calidad del aire.

**Suelo.** Los principales efectos que la realización del proyecto ocasionará sobre el sistema edáfico durante la fase de ejecución serán el cambio en las formas de relieve, la pérdida de suelo productivo y la alteración de sus propiedades físicas y químicas. Durante la fase de operación, además de la pérdida de suelo productivo por ocupación, pueden producirse vertidos de contaminantes que alteren sus propiedades químicas.

De entre las medidas propuestas por el promotor para evitar los efectos negativos esperados sobre el suelo destacan, en fase de construcción, la delimitación de perímetros de actividad (jalonomiento, ubicación de instalaciones auxiliares en zonas admisibles, uso de caminos existentes, etc.), vigilancia de maquinaria para evitar derrames, limpieza de posibles vertidos, gestión de suelos contaminados conforme a la normativa y acondicionamiento de suelos compactados tras las obras; en fase de operación, se dispondrá un punto limpio para la recogida y almacenaje de residuos, de forma previa a su traslado definitivo a las plantas de tratamiento correspondiente, impermeabilización de superficies y disposición de plantas de tratamientos de hidrocarburos, entre otras medidas.

**Aguas.** Los principales efectos ambientales derivados de la fase de construcción del proyecto sobre la calidad de las aguas serán afección a los propios cauces, alteración de la calidad hídrica y modificación de la dinámica hidrológica superficial; el EsIA concluye que no hay impacto directo ni sobre la rambla de Corvera ni sobre la del Ciprés en esta fase (ya que fueron analizadas en la fase correspondiente al proyecto autorizado); únicamente, es previsible riesgo de impacto por la potencial generación de arrastres que podrán ocasionar afecciones tanto sobre cauces superficiales como subterráneos. Otra acción generadora de impacto será la impermeabilización del terreno derivada de las

nuevas pavimentaciones, que ocasionará un aumento de la escorrentía superficial. Para paliar estos efectos, el EslA prevé, durante la fase de construcción, llevar a cabo las siguientes medidas: barreras de sedimentos, control de vertidos de las instalaciones de obra, acondicionamiento del parque de maquinaria, minimización de afecciones a la red hidrológica de la zona por caminos, elementos de obra o sus actividades y diversas medidas para evitar la afección a las aguas subterráneas.

Durante la fase de explotación, los principales efectos negativos de la actuación sobre las aguas serán la afección a los flujos de escorrentía y procesos de infiltración natural por la presencia de la nueva infraestructura, los eventuales vertidos que puedan producirse procedentes de las aeronaves y otros vehículos y la mayor demanda de recursos hídricos, derivada de la nueva actividad aeroportuaria. Para minimizar estas afecciones, el promotor propone el diseño de una red de drenaje adecuada, el tratamiento de las aguas sanitarias (que serán conducidas a la estación depuradora de aguas residuales -EDAR- de Fuente del Álamo), la instalación de plantas separadoras de hidrocarburos (PSH), tratamiento de los vertidos de sentinas mediante planta de tratamiento fisicoquímico, la instalación de una red de control piezométrico y diversas medidas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas.

Patrimonio. Como se ha indicado anteriormente, las actuaciones contempladas en el proyecto de ampliación no suponen un aumento de la superficie de la expropiación considerada en el proyecto autorizado. Por este motivo, no se espera afección sobre elementos del patrimonio cultural, distinta a la evaluada en el mismo; esta afección se han derivado medidas protectoras y correctoras que se están llevando a cabo y que cuentan con la aprobación de la autoridad competente. Sólo en caso de requerir, con motivo del proyecto de ampliación, la ubicación de nuevas instalaciones de obra diferentes a las ya contempladas en el proyecto autorizado y que puedan comprometer este factor del medio, se deberá proceder a la supervisión arqueológica correspondiente. Además, en caso de detectarse la presencia de elementos de patrimonio cultural no catalogados durante la fase de obras, éstas deberán paralizarse en el entorno del área afectada, jalonar y señalizar los elementos, y esperar a la confección de los pertinentes informes por parte de la Consejería de Cultura y Turismo de la CARM, a quien se dará noticia del hallazgo de forma inmediata. En cualquier caso se actuará siempre según determine la autoridad competente según legislación vigente.

Durante la fase de servicio del nuevo aeropuerto, se deberá atender únicamente a la protección y debido mantenimiento de los elementos que hayan quedado dentro del recinto, en cumplimiento del programa de corrección de impacto sobre el patrimonio cultural que ha sido desarrollado en coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo de la CARM.

En cuanto a vías pecuarias, en el entorno de la actuación se encuentra el cordel de Fuente Álamo; se prevé su reposición a corto plazo. Actualmente, el cordel está desviado (por estar desarrollándose las obras del proyecto autorizado) para impedir la merma de su transitabilidad. El desvío se ha ejecutado con autorización del Órgano competente (Dirección General del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM) mediante escrito con fecha 23 enero 2009. Además, y tal como recoge el EslA, mediante Orden de la Consejería de Agricultura y Agua de fecha 16 de febrero de 2009, publicada en el BORM n.º 42, de 20 de febrero del mismo año, ha sido aprobada la modificación del trazado de esta vía pecuaria.

b. Cuadro sintético de relación entre elementos del medio y las medidas correctoras que les son aplicables:

Elemento del medio	Medidas correctoras
Vegetación y paisaje	Conservación de la vegetación no directamente afectada por las obras Xerojardinería. Elección de especies autóctonas en las plantaciones. Mantenimiento de zonas ajardinadas. Proyecto de restauración paisajística.

Elemento del medio	Medidas correctoras
Fauna	<p>Inspecciones de la zona de obras. Estudios de fauna. Evitar realizar la circulación de maquinaria fuera de las zonas señaladas. Evitar la creación de espacios atractivos para la avifauna. Vallado del recinto aeroportuario. Favorecimiento de la permeabilidad territorial.</p>
Calidad física del aire	<p>Mantenimiento de la maquinaria de obras. Planificación del movimiento de la maquinaria. Control del funcionamiento de instalaciones auxiliares. Aislamiento acústico de edificaciones afectadas. Utilización preferente de la cabecera 23 por estar más alejada de las viviendas.</p>
Calidad química del aire	<p>Riegos periódicos durante las obras. Disminución de la velocidad de vehículos de obra. Cubrición de cajas de camiones. Realización de acopios en zonas protegidas del viento. Sistema de limpieza de ruedas. Mantenimiento de la maquinaria. Control de las emisiones de humos. Medidas relacionadas con las operaciones de las aeronaves. Medidas relacionadas con los vehículos en tierra.</p>
Suelo	<p>Delimitación de los perímetros de actividad. Vigilancia de la maquinaria para evitar derrames. Limpieza de vertidos. Descompactación de suelos. Punto limpio para recogida de residuos. Impermeabilización de superficies. Disposición de plantas de tratamiento de hidrocarburos.</p>
Aguas	<p>Barreras de sedimentos. Control de vertidos en las instalaciones de obra. Acondicionamiento del parque de maquinaria. Minimización de afección a la red hidrológica por caminos, elementos de obra o actividades diversas. Diseño de red de drenaje adecuada. Tratamiento de aguas sanitarias. Instalación de PSH. Red de control piezométrico.</p>
Patrimonio	<p>Continuar con medidas impuestas por la DIA del proyecto inicial. Reposición vía pecuaria afectada, cuyo desvío se ha realizado a consecuencia del proyecto autorizado. Control arqueológico.</p>

##### 5. Condiciones al proyecto.

Se dará cumplimiento a todas las medidas recogidas en el EsIA que no contradigan a la presente DIA. Asimismo, se adoptarán las siguientes:

Se utilizarán preferentemente las vías de acceso existentes, durante las obras.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales

reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas.

Todas las medidas protectoras y correctoras establecidas para el presente proyecto, así como las acciones propias de su PVA, estarán coordinadas con las incluidas en la resolución de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental (DIA) sobre el proyecto de Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia» (BOE n.º 120, de 20 de mayo de 2003).

Dado que en el EsIA se ha constatado la existencia de edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto, el promotor elaborará un plan de aislamiento acústico (PAA) de su entorno.

Dicho PAA, se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que, estando incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h), elaboradas de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de puesta en funcionamiento, dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la misma, en orden a conseguir que en su interior, se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable que se recogen en la tabla B del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El promotor remitirá la citada envolvente a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha envolvente, dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente Resolución. Dicha envolvente será considerada isófona de referencia en lo que respecta a la ejecución del citado PAA.

Además, en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente DIA, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra, al objeto de, en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el PAA recogido en la presente DIA, se llevará a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva y debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

1.ª Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h).

2.ª Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h).

Este Plan deberá haber concluido sus actuaciones de insonorización antes de la puesta en funcionamiento del nuevo aeropuerto.

Las isófonas serán revisadas cada cinco años, a partir de la fecha de publicación de la presente declaración, o cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

Con objeto, principalmente, de realizar el seguimiento de las obras de construcción del Aeropuerto, así como del plan de aislamiento acústico antes mencionado, a iniciativa de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, se creará una Comisión de Seguimiento Ambiental del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, integrada, en principio, por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM, de AESA, de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la CARM, de la Sociedad Concesionaria del Aeropuerto de la Región de Murcia, de la Consejería de Agricultura y Agua de la CARM y de cada uno de los municipios afectados por las isófonas mencionadas en el apartado anterior (Murcia y Fuente Álamo).

La presidencia de la citada Comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM y AESA, correspondiendo, asimismo, la Secretaría a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la CARM.

La composición definitiva de la Comisión se establecerá, en el plazo antes fijado, mediante Orden Ministerial que será elaborada por el Ministerio de Fomento.

Si por cualquier circunstancia, la citada Orden, no se pudiera elaborar en el plazo establecido y con objeto de no demorar la realización del PAA, de manera transitoria la Comisión se establecerá con la representación antes citada. Una vez establecida, mediante Orden la composición definitiva, las actuaciones realizadas hasta ese momento, serán asumidas por la Comisión definitiva, continuando con las funciones de seguimiento que estipula la presente DIA.

El gestor del aeropuerto informará a la Comisión de Seguimiento Ambiental, de las actuaciones llevadas a cabo para la ejecución del PAA, así como del resto de actuaciones derivadas del PVA.

Se deberá analizar la calidad química preoperacional del aire en el núcleo Hacienda del Álamo, así como evaluarse la afección que la realización del proyecto ocasionará sobre este elemento del medio en el citado desarrollo urbanístico, dada la proximidad del mismo a la nueva infraestructura aeroportuaria.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El EsIA incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) del proyecto, cuyo objeto es asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, la determinación de su grado de eficacia real y, en su caso, el establecimiento de los mecanismos necesarios para corregir las posibles desviaciones. Se desarrollará tanto en fase de construcción como en fase de explotación. Sus principales atribuciones son:

Controlar la evolución ambiental de la actividad en sus distintas fases.

Comprobar que, durante la ejecución de las obras, se cumple con las especificaciones del proyecto.

Comprobar que las medidas protectoras y correctoras propuestas en el EsIA para cada fase, se desarrollan correctamente.

Controlar la aparición de impactos imprevistos.

Analizar el grado de calidad ambiental conseguido en la obra mediante la aplicación de las medidas previstas, gestionar la documentación generada e informar periódicamente sobre el avance de las obras en todos los aspectos ambientales.

El promotor del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia (Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la CARM), como responsable del control y seguimiento de la ejecución del PVA, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, integrada en la dirección facultativa del proyecto, se responsabilizará de las medidas propuestas, así como de la emisión de los informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente DIA.

Dentro del PVA se remitirán todos los informes y documentos exigidos por la DIA del proyecto autorizado y por la presente resolución, correspondiente al proyecto de ampliación. Los informes serán enviados desde la Dirección Ambiental de Obra en fase de ejecución y por el responsable de medio ambiente designado para la fase de explotación del

aeropuerto a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil.

En concreto, se remitirán los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la Dirección Ambiental de la Obra, certificando que el proyecto de construcción cumple la DIA.

Plan de Seguimiento y Control Ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

Planos en los que se recojan las zonas de exclusión para la localización de instalaciones auxiliares.

b) Durante el desarrollo de las obras:

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas exigidas en el condicionado de la presente DIA, así como las nuevas medidas adoptadas, en su caso.

Informes extraordinarios: durante las obras, se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo.

c) Previo a la emisión del acta de recepción de las obras:

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

Medidas preventivas y correctoras, realmente ejecutadas, exigidas en los condicionados de la presente DIA, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental durante la fase de explotación.

d) Informes anuales (fijados por las condiciones de la DIA del proyecto ya autorizado), durante 3 años, a partir del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Eficacia de las medidas correctoras para la protección de la fauna.

Aplicación del programa consensuado con los operadores de handling recogido en la condición 4 de la DIA del proyecto autorizado.

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

Programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 4 de la DIA del proyecto autorizado.

Seguimiento del mapa acústico elaborado.

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

Durante la fase de explotación, se emitirán informes especiales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, fase II, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa descrita y las condiciones señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 30 de marzo de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

