



ANEXO IV. RESUMEN NO TÉCNICO





ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1 JUSTIFICACIÓN DEL PLAN.....	1
1.2 ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO.....	1
1.3 ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	1
2. PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA ..	2
2.1 ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN ESPECIAL.....	2
2.2 ÁMBITOS DE AFECCIÓN.....	3
2.3 OBJETIVOS Y ACCIONES DERIVADAS DE LA PLANIFICACIÓN.....	4
2.3.1 Principales objetivos.....	5
3. 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.....	6
3.1 IDENTIFICACIÓN Y RELACIÓN (COHERENCIA) CON OTROS PLANES O INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL.....	6
3.2 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL QUE GUARDAN RELACIÓN CON EL PLAN	6
3.3 JUSTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS Y ACTUACIONES PLANTEADAS.....	6
3.4 IDENTIFICACIÓN Y UBICACIÓN DE LOS SUPUESTOS DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....	7
3.5 OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA	8





3.6	NIVELES DE REFERENCIA A CONSIDERAR EN LA CARACTERIZACIÓN DE SUELO Y ANÁLISIS DE RIESGO REAL DECRETO 9/2005.....	8
3.7	INFORMES SEGÚN EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 7/2015, DE 30 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO Y REHABILITACIÓN URBANA	8
4.	CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LA ZONA, PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN 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 PESGA	9
5.	ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLAR EL PESGA.....	13
6.	RESUMEN DE LAS RAZONES DE LA SELECCIÓN DE LAS ARTERNATIVAS PREVISTAS Y DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN	14
7.	SEGUIMIENTO	18
8.	VIABILIDAD ECONÓMICA	22





1. INTRODUCCIÓN

1.1 JUSTIFICACIÓN DEL PLAN

La redacción del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario (PESGA) objeto de estudio es necesaria desde el punto de vista del interés público, por la necesidad de adecuar y ampliar la estructura y capacidad operativa del Aeropuerto de la Región de Murcia, y para conseguir un crecimiento compensado del mismo que suponga garantizar una adecuada integración como pieza esencial de la estructura general y orgánica del territorio, a fin de optimizar el sistema de comunicaciones de la Región de Murcia y lograr, en suma, un avance en la calidad de vida de los murcianos.

El Plan Especial tiene por objeto, la ordenación urbanística y territorial del Aeropuerto de la Región de Murcia, como pieza esencial de la estructura territorial y como elemento del sistema general de comunicaciones.

1.2 ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL DEL AEROPUERTO

El "Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", denominado igualmente "Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia" se empezó a concebir en el año 1989, cuando el Gobierno de Murcia realizó un estudio para seleccionar las áreas de posible localización de un aeropuerto para la Región, tomando diversos emplazamientos en diversos espacios, y concluyendo que el emplazamiento ubicado en el triángulo comprendido entre Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto era el más favorable en el análisis comparativo de alternativas bajo los múltiples criterios considerados de tipo social, económico y ambiental.

Actualmente el aeropuerto de la Región de Murcia se encuentra ejecutado en su fase I y II, por lo que los terrenos objeto del PESGA cuentan con las infraestructuras y actuaciones ejecutadas en dichos proyectos constructivos, proyectos que fueron sometidos al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental, y que como ya se ha recogido anteriormente cuentan con sus correspondientes Declaraciones de Impacto Ambiental. Puntualizar que tanto el Proyecto Constructivo del Nuevo Aeropuerto (1,5 Mpax) como el Proyecto de Ampliación (3 Mpax) son dos fases del mismo Plan Director, aprobado por Orden FOM/1067/2006.

1.3 ANTECEDENTES Y OBJETO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Puesto que la tramitación ambiental del PESGA se inició con anterioridad a la entrada en vigor de la nueva ley de evaluación ambiental; Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, ley que a su vez modificó la normativa regional vigente; Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental integrada, el procedimiento ambiental de este plan se rige por legislación vigente en aquel momento:



- ✓ La ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, incorpora al ordenamiento jurídico español 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.
- ✓ A nivel regional, la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada de la Región de Murcia, en el marco de la legislación básica estatal, desarrolla la regulación del proceso de evaluación ambiental de planes y programas.

2. PLANIFICACIÓN Y OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA

2.1 ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN ESPECIAL

Físicamente el Sistema General Aeroportuario (SGA) (919,87 Ha) objeto del Plan se ubica en la zona Sur del municipio de Murcia, pedanía de Valladolises, lindando con el municipio de Fuente Álamo.

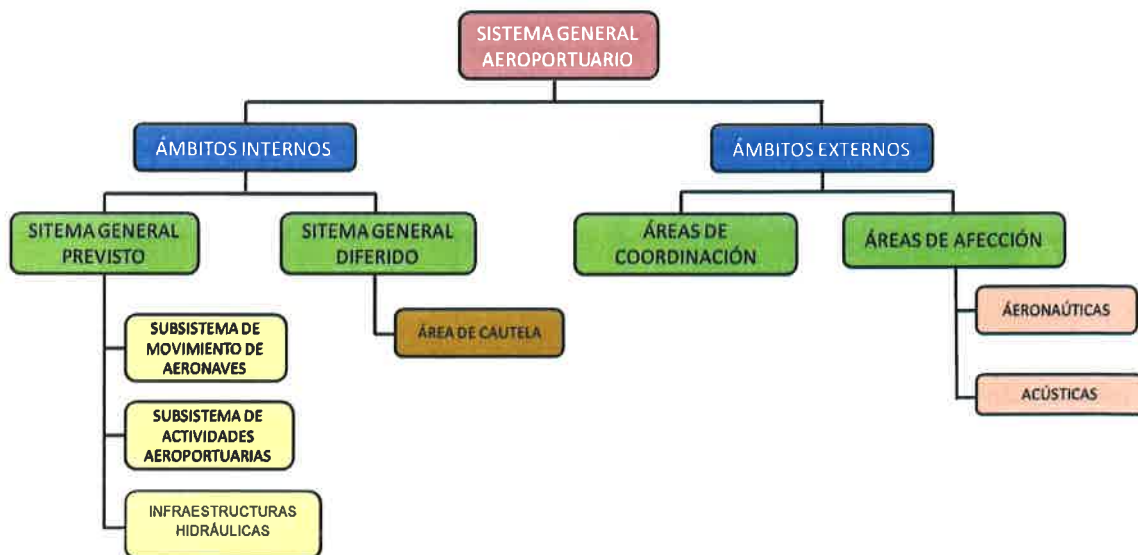


Situación y emplazamiento del GGA sobre mapa Topográfico 1:50.000 cedido por ©
Instituto Geográfico Nacional de España.



2.2 ÁMBITOS DE AFECCIÓN

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de la Región de Murcia es una figura del planeamiento destinada a incorporar el límite del Sistema General marcado por el Plan Director en los planes urbanísticos y territoriales. Por su propia naturaleza es un complejo instrumento cuyas determinaciones afectan a diferentes ámbitos. Los principales son los que se incluyen en el Sistema General Aeroportuario, pero también las zonas interfase que deben poseer una coordinación adecuada y las zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas y acústicas.



Configuración del sistema general aeroportuario según del PESGA

Se definen para su consideración, por tanto, cuatro ámbitos de afectación, dos internos incluidos en el Sistema General Aeroportuario, y dos externos al mismo.

Entre los dos ámbitos incluidos en el Sistema General, existen considerables diferencias:

- **Sistema General Previsto.** Incluye las superficies propuestas por el Plan Director en su Desarrollo Previsible y contiene los elementos aeroportuarios esenciales programados para su desarrollo.

Dentro de este sistema general se distinguen las siguientes zonas o subsistemas, según el Plan Especial:

- Subsistema de movimiento de aeronaves. Contiene las superficies de terreno ocupadas por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulaciones en rodaje y estacionamiento.

- Subsistema de actividades aeroportuarias. Contiene las superficies de terreno correspondientes a la implantación del conjunto de todas las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que garantizan el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema urbano del entorno.
 - Infraestructuras hidráulicas. Se trata de zonas ocupadas por elementos protectores y correctores frente a la acción del agua, dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto.
- **Sistema General Diferido (Área de Cautela).** Incluye las superficies propuestas en el Plan Director como Máximo Desarrollo Posible adicionales al Desarrollo Previsible. Se trata de suelos cuya finalidad es garantizar una futura expansión del aeropuerto, que pueda ser requerida por razones estratégicas del propio aeropuerto, en un horizonte de tiempo aún no definido.

Este ámbito es objeto de regulación y limitación de usos en el Plan Especial, no siendo competencia del mismo su ordenación.

Los dos ámbitos externos al Sistema General son conceptualizados por la necesidad de coordinación en las actuaciones que afectan a la ocupación de suelo y definición del entramado de comunicaciones, de un lado, y la inevitable afección sobre el territorio que produce un aeropuerto, de otro lado. Estos ámbitos son:

- **Áreas de Coordinación.** Son elementos exteriores al ámbito del Plan Especial sobre los que existe la necesidad de coordinar actuaciones para garantizar la compatibilidad de planeamientos interno/externo con el fin de asegurar el uso compartido de los accesos y la coherencia en cuanto a usos de suelo, morfología urbana y paisaje.
- **Áreas de Afección.** Incluyen los suelos, exteriores al perímetro del Sistema General Aeroportuario, cuyo desarrollo urbanístico se ve limitado por la existencia de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, y/u otras afecciones medioambientales.

2.3 OBJETIVOS Y ACCIONES DERIVADAS DE LA PLANIFICACIÓN

El alcance del Plan Especial corresponde al ámbito del Sistema General Aeroportuario, desarrollando las infraestructuras, instalaciones, actividades aeroportuarias y las actuaciones del movimiento de aeronaves que se prevén para garantizar la posibilidad de desarrollo del conjunto, de acuerdo a las directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto, definidas en el Plan Director.



2.3.1 Principales objetivos

1. Objetivos del Plan Especial como instrumento de planeamiento urbanístico.
2. Objetivos ambientales del Plan Especial y del Informe de Sostenibilidad Ambiental:

El Plan Especial tiene como principal objetivo ambiental llevar a cabo una ordenación y regulación de usos del ámbito afectado, coherente con las características ambientales de su entorno, sin menoscabar la funcionalidad de la actividad aeroportuaria para el que se proyecta.

FACTOR AMBIENTAL	OBJETIVO
Edafología, calidad y usos del suelo	Prevenir la contaminación de suelos.
Hidrología e Hidrogeología	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prevenir la contaminación de cauces y acuíferos. ✓ Promover el ahorro y reutilización de agua.
Calidad del aire y cambio climático	<p>Reducción de los Gases de efecto Invernadero (GEI), en obra y durante la actividad aeroportuaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomento de la eficiencia energética y de energías renovables. ✓ Fomento de la movilidad sostenible en el ámbito del Plan.
Generación y Gestión de residuos	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Minimizar la generación de residuos y llevar a cabo una gestión adecuada de los mismos. ✓ Fomentar la reutilización y reciclado de materiales
Confort sonoro	✓ Reducción de emisiones acústicas
Socioeconomía	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomentar la actividad económica del ámbito geográfico de influencia del desarrollo del Plan Especial. ✓ No alterar las condiciones de vida de la población residente en el entorno de influencia del Aeropuerto
Patrimonio natural, cultural y biodiversidad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Preservar la biodiversidad y el patrimonio natural y cultural, a través de la conservación, restauración y gestión adecuadas. ✓ Evitar al máximo posibles afecciones a poblaciones de flora y fauna protegidas
Riesgos naturales y tecnológicos	Prevenir el riesgo sísmico y de inundación
Paisaje	Asegurar actuaciones adaptadas e integradas en el paisaje.





Descritas las características del PESGA se puede concluir, que el ámbito de afección sobre el que recaen las principales determinaciones y acciones del mismo se corresponde con el subsistema de actividades aeroportuarias (Sistema General Previsto).

3. 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.

3.1 IDENTIFICACIÓN Y RELACIÓN (COHERENCIA) CON OTROS PLANES O INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN TERRITORIAL.

- Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región De Murcia.
- Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial.

3.2 OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL QUE GUARDAN RELACIÓN CON EL PLAN

La elaboración del PESGA se ha desarrollado en coherencia con las normas de referencia internacional, europea, nacional y, en especial, el regional relativas a principios de sostenibilidad.

- Estrategia Forestal de la Región de Murcia
- Estrategia Regional para la conservación y uso sostenible de la diversidad biológica de la Región de Murcia
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020
- Plan Sectorial del Transporte Aéreo (PSTA) 2005-2015
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible
- Plan de Acción de ahorro y eficiencia energética 2011-2020

3.3 JUSTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS Y ACTUACIONES PLANTEADAS

A modo de resumen se muestra una tabla que comprende las superficies afectadas por la zonificación de usos establecida en el PESGA, y se describen aquellas actuaciones a desarrollar propuestas en su Plan de Actuaciones.





RESUMEN DE SUPERFICIES DEL SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

Zona de Pasajeros (SGA-ZP)	233.763 m ²
Zona de Carga (SGA- ZC)	70.590 m ²
Zona de Servicios (SGA-ZS)	21.853 m ²
Zona Servicio Aeronaves (SGS -ZSA)	81.320 m ²
Zona Infraestructuras (SGA-ZI)	46.707 m ²
Zona de Actividades Complementarias (SGA -ZAC)	299.291 m ²
Zonas Verdes Públicas (ZVP)	77.353 m ²
Viario	173.841 m ²
Reserva de viario	23.642 m ²
SISTEMA ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	1.028.360 m²

3.4 IDENTIFICACIÓN Y UBICACIÓN DE LOS SUPUESTOS DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Definir con grado de detalle todos los supuestos de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) de los proyectos para los cuales el PESGA establece el marco para su futura autorización es difícil, dado:

- las diversas posibilidades de desarrollo que ofrece un aeropuerto de nueva creación, en función de la variación de tendencias del mercado de transporte aéreo y del acomodo de la tipología de tráfico en el contexto aeroportuario español,
- y el amplio abanico de actividades previstas por el PESGA para la mayoría de las parcelas que ordena.

No obstante, existen determinados casos para los cuales se pueden establecer dichos supuestos, aunque la mayoría están condicionados al establecimiento futuro de capacidades y superficies por parte de los proyectos que los desarrollen.

Estos son:

Ampliación de la Parcela de Combustibles (SGA-ZI-01) de la Zona de Infraestructuras,

Estación de Servicio en alguna de las parcelas aún sin desarrollar de la Zona de Pasajeros.





En cualquier caso, los programas, proyectos o actividades que se deriven del desarrollo del PESGA, estarán sometidos, en fundición de su naturaleza y de la normativa vigente, al trámite ambiental correspondiente.

3.5 OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA

Los niveles de ruido coinciden con los establecidos en la Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, de 27 de noviembre de 2014, del Ayuntamiento de Murcia (Tablas IV y V del Anexo II).

3.6 NIVELES DE REFERENCIA A CONSIDERAR EN LA CARACTERIZACIÓN DE SUELO Y ANÁLISIS DE RIESGO REAL DECRETO 9/2005

El 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 recoge en el Anexo I las Actividades potencialmente contaminantes del suelo. En el presente documento, se identifican las actividades asociadas al Sistema General Aeroportuario que están incluidas en el citado anexo I (última modificación 9 de noviembre 2017) y los contaminantes propios de cada actividad (Anexo IV Relación entre las actividades industriales potencialmente contaminantes del suelo, clasificadas por CNAE, y los contaminantes propios de cada actividad).

3.7 INFORMES SEGÚN EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 7/2015, DE 30 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DEL SUELO Y REHABILITACIÓN URBANA

En relación a dicho artículo el Plan Especial objeto de estudio cuenta con los siguientes informes preceptivos, recabados durante la fase de consultas realizada por el órgano ambiental para determinar la amplitud, nivel de detalle y especificación del Informe de Sostenibilidad Ambiental:

- Confederación Hidrográfica del Segura: En su informe de fecha de 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 y a sometidas a evaluación ambiental
- Dirección General de Carreteras: en su comunicado de fecha 20 de febrero de 2012, considera que, examinada la documentación aportada, los asuntos de competencia de esa Dirección están correctamente planteados.



4. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LA ZONA, PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS DEL INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN 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 PESGA

Según la valoración de impactos realizada, ninguno de los impactos identificados ha sido caracterizado como severo o crítico, estando catalogados todos como **Compatibles** o **Moderados**, tal y como muestran las tablas de síntesis de impactos expuestas a continuación

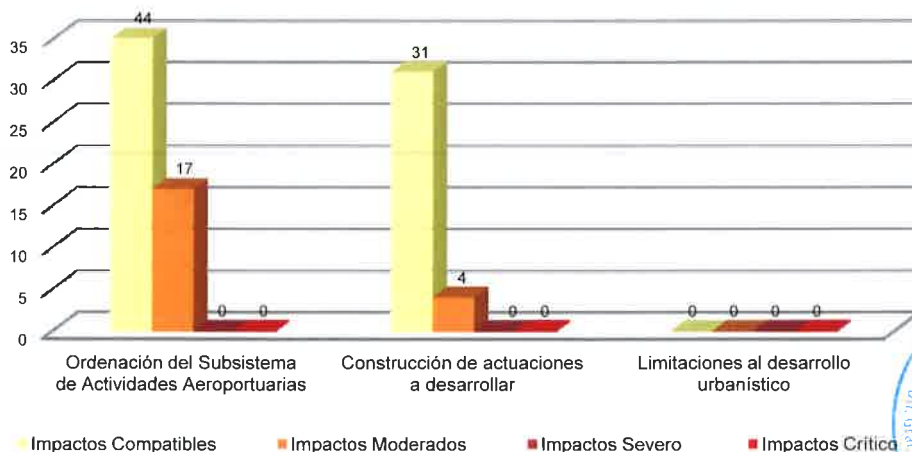
Los impactos de mayor magnitud ligados al PESGA van a estar asociados a la ordenación pormenorizada de usos que éste establece para el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, resultado del desarrollo normal de las actividades que se instalen en cada una de las zonas propuestas.

El principal riesgo de impacto estará asociado al factor suelo e hidrosfera, y derivará del vertido accidental e involuntario de sustancias contaminante por parte de aquellas actividades asociadas fundamentalmente a la Zona de Infraestructuras, Zona de Servicio a Aeronaves y Zona de Pasajeros.

El paisaje se constituye como otro de los factores del medio con mayor potencial a sufrir impacto, esto es consecuencia de carácter permanente, irreversible y continuo que la metodología de valoración de impactos empleada le asigna. No obstante, si se atiende a la baja calidad paisajística que presenta ámbito de estudio, así como a la baja accesibilidad visual de la zona actuación, este impacto podría calificarse como compatible.

Teniendo en cuenta lo anterior, los principales efectos medioambientales que pueden originarse y deben tenerse en cuenta en relación con las actuaciones contempladas en el PESGA, son los relacionados con el riesgo de contaminación de los medios edáfico e hídrico por vertido accidentales de hidrocarburos.

Síntesis de impactos negativos



MATRIZ DE VALORACIÓN GLOBAL DE IMPACTOS POR PARTE DEL PESGA

Acciones Impactantes	Factores Ambientales	Síntesis de los principales impactos	Caracterización del impacto												IMPACTO GLOBAL		
			Ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias						Construcción de actuaciones a desarrollar							Limitaciones al desarrollo urbanístico	
			SGA-ZP, Zona de Pasajeros	SGA-ZC, Zona de Carga	SGA-ZS, Zona de Servicios	SGA-ZSA, Zona de Servicio a Aeronaves	SGA-ZI, Zona de Infraestructuras	SGA-ZAC, Zona de Actividades Complementarias	ZVP, Zonas Verdes Pública	Preparación del terreno y movimientos de tierra, (excavaciones y rellenos)	Demoliciones y desmontajes	Pavimentación, firmes y recubrimiento de superficies	Construcción y/o montaje de edificios, instalaciones y estructuras	Instalaciones auxiliares de obra	Servidumbres aeronáuticas	Servidumbres acústicas	
	Suelo (Edafología)	Riesgo de Contaminación por Hidrocarburos Variaciones texturales y estructurales e impermeabilización del mismo Consumo de agua	Orange	Orange	Yellow	Orange	Orange										Moderado
	Hidrología e Hidrogeología	Riesgo de contaminación de cauces superficiales por vertidos accidentales Riesgo de contaminación de masas de agua subterráneas por vertidos accidentales	Yellow	Yellow		Yellow		Yellow									Compatible
			Orange	Orange		Orange	Orange										Compatible
			Yellow	Yellow		Yellow		Yellow									Compatible
			Orange	Orange		Orange	Orange										Moderado



MATRIZ DE VALORACIÓN GLOBAL DE IMPACTOS POR PARTE DEL PESGA

Acciones Impactantes	Caracterización del impacto											IMPACTO GLOBAL					
	Ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias								Construcción de actuaciones a desarrollar				Limitaciones al desarrollo urbanístico				
	SGA-ZP. Zona de Pasajeros	SGA-ZC. Zona de Carga	SGA-ZS. Zona de Servicios	SGA-ZSA. Zona de Servicio a Aeronaves	SGA-ZI. Zona de Infraestructuras	SGA-ZAC. Zona de Actividades Complementarias	ZP. Zonas Verdes Pública	Preparación del terreno y movimientos de tierra. (excavaciones y rellenos)	Demoliciones y desmontajes	Pavimentación, firmes y recubrimiento de superficies	Construcción y/o montaje de edificios, instalaciones y estructuras		Instalaciones auxiliares de obra	Servidumbres aeronáuticas	Servidumbres acústicas		
Síntesis de los principales impactos	Factores Ambientales																
	Calidad del aire y Cambio Climático	Emisiones de gases contaminantes y partículas a la atmósfera															
	Generación de residuos	Cantidad															
	Confort sonoro	Aumento de los niveles sonoros por el desarrollo de las actividades en el SGA y por las ejecución de obras															Compatible
	Socioeconomía y Modelo Territorial	Aumento demanda y oferta de empleo, mejora infraestructuras. Bienestar y seguridad ciudadana															Medio
	Patrimonio Natural y Biodiversidad. Fauna	Posibles molestias a la fauna por incremento de los niveles de ruido															Compatible



MATRIZ DE VALORACIÓN GLOBAL DE IMPACTOS POR PARTE DEL PESGA

Acciones Impactantes	Factores Ambientales	Caracterización del impacto													IMPACTO GLOBAL							
		Ordenación del Subistema de Actividades Aeroportuarias						Construcción de actuaciones a desarrollar						Limitaciones al desarrollo urbanístico								
		SGA-ZP. Zona de Pasajeros	SGA-ZC. Zona de Carga	SGA-ZS. Zona de Servicios	SGA-ZSA. Zona de Servicio a Aeronaves	SGA-ZI. Zona de Infraestructuras	SGA-ZAC. Zona de Actividades Complementarias	ZVP. Zonas Verdes Pública	Preparación del terreno y movimientos de tierra. (excavaciones y rellenos)	Demoliciones y desmontajes	Pavimentación, firmes y recubrimiento de superficies	Construcción y/o montaje de edificios, instalaciones y estructuras	Instalaciones auxiliares de obra	Servidumbres aeronáuticas		Servidumbres acústicas						
Síntesis de los principales impactos		Paisaje																			Moderado	
		Riesgos naturales: Sísmico																				Compatible
		Contaminación lumínica																				Compatible
		Intrusión visual en el paisaje por parte de las infraestructuras																				
Riesgo de seísmos en la zona de infraestructuras																						
Emisión lumínica y efectos adversos sobre la fauna																						

-	Compatible	+	Bajo
-	Moderado	+	Medio
		+	Alto





5. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO DESARROLLAR EL PESGA

Actualmente en la zona de actuación no existen aspectos ambientalmente relevantes que puedan verse alterados por el desarrollo del plan objeto de estudio, se trata de una zona urbanizada alejada de:

- áreas y zonas ambientalmente protegidas,
- zonas forestales con presencia de hábitat y flora protegida,
- áreas de importancia para la fauna,
- y zonas de alta calidad e interés paisajístico.

Aquellos aspectos ambientales relevantes, existentes en el ámbito del SGA previsto de forma previa a la urbanización y construcción del aeropuerto, fueron solventados adecuadamente en coordinación con los organismos y administraciones competentes:

- ✓ Presencia de Rambla de Corvera. Dominio Público Hidráulico. Riesgo de inundación.
 - En concordancia con lo establecido en la DIA 2003, y de acuerdo con las sugerencias presentadas por Confederación Hidrográfica del Segura (CHS), se redactaron los estudios pertinentes, a partir de los cuales se ejecutó un sistema de balsas de laminación y regulación de avenidas en dicha rambla, que permite disminuir el caudal punta que discurre por la misma, reduciendo de esta forma el riesgo potencial de inundaciones tanto en el aeropuerto, como en el núcleo urbano de Valladolides, localizado aguas abajo del aeropuerto (a 1,43 km de distancia por su extremo Suroeste)

Actualmente la superficie ocupada por las balsas de laminación, así como las áreas de protección de cauces situadas tras el paso de las aguas que discurren bajo el aeroportuario, a través del sistema de drenaje del aeropuerto, se engloban dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto como Infraestructuras Hidráulicas.

- ✓ Patrimonio cultural. Con motivo de las obras ejecutadas durante los proyectos constructivos del aeropuerto en su fase I y II, fueron catalogados, estudiados y/o objeto de medidas de corrección de impacto aquellos afectados por las mismas, esto es, los incluidos en el SGA previsto.



6. RESUMEN DE LAS RAZONES DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PREVISTAS Y DESCRIPCIÓN DE LA MANERA EN QUE SE REALIZÓ LA EVALUACIÓN

Este apartado recoge las diferentes alternativas contempladas en relación a la ordenación pormenorizada de usos establecida para el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, 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.

6.1 ALTERNATIVA CERO

La Alternativa cero supone la no ordenación urbanística y territorial del SGA a través del Plan Especial objeto de estudio, lo cual no implica que no se lleve a cabo:

- el desarrollo urbanístico de aquellas parcelas del Subsistema Actividades Aeroportuarias aún no desarrolladas,
- ni las ampliaciones proyectadas,

pues se trata de aspectos ya contemplados y autorizados por el Plan Director, y/o acordes con las Declaraciones de Impacto Ambiental de los proyectos constructivos autorizados, que podrían materializarse a través de sus correspondientes proyectos de urbanización, de edificación y, en su caso, de ordenación, sin la necesidad de dicho plan.

Si bien, lo que se pretende con el Plan Especial es establecer las pautas y normas para que el desarrollo de todos estos proyectos sea coherente entre sí, así como con las necesidades del sector y las características ambientales de su entorno, siempre en concordancia a las directrices de ordenación y desarrollo definidas en el Plan Director.

Además, hay que destacar el importante papel que ejerce el Plan Especial establecimiento las oportunas limitaciones al desarrollo urbanístico, en relación a las servidumbres acústicas y aeronáuticas, de forma que quede asegurado el bienestar y la seguridad de la población, así como el correcto funcionamiento del aeropuerto.

6.2 ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN DEL SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS

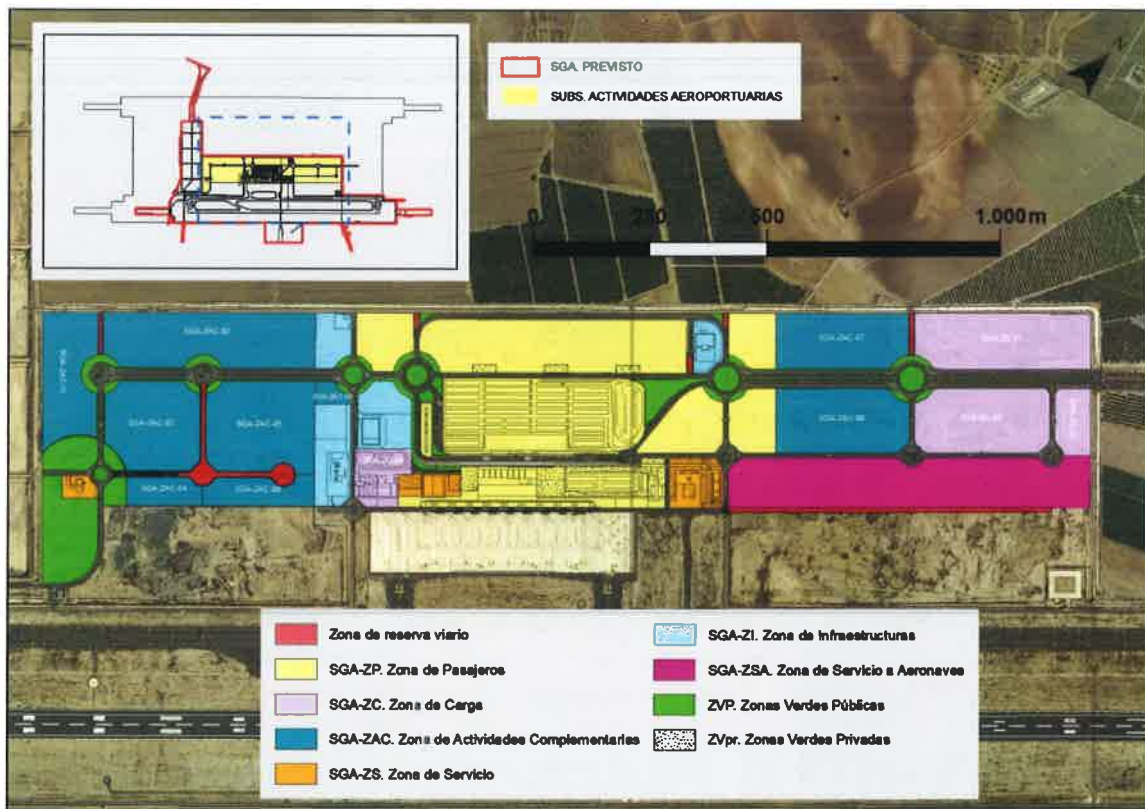
6.2.1 Descripción de Alternativas

El aspecto diferencial entre la propuesta de alternativas realizada para la ordenación pormenorizada de usos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, está relacionado con la Zona de Carga (SGA-ZC) y Zona de Actividades Complementarias (SGA-ZAC), tal y como se describe a continuación.

6.2.1.1 Alternativa 1

Zona de Carga. La totalidad de los terrenos ocupados por la Zona de Carga es de 106.907 m², sin incluir viales. Esta superficie comprende la Terminal de Carga, el aparcamiento de camiones para facilitar la carga y descarga, y una nueva zona de carga (parcelas 2, 3 y 4) situada en la parte Norte del Subsistema de Actividades Aeroporturias. Esta nueva zona se localiza próxima al acceso principal del SGA, siendo las tres parcelas limítrofes al eje principal del viario de comunicación del sector. Esta ampliación se prevé como una reserva de superficie de terreno que posibilita el desarrollo de las líneas funcionales hacia el interior de las actividades aeroporturias.

Zona de Actividades Complementarias. Se establece la Zona de Actividades Complementarias para posibilitar el desarrollo de actividades comerciales/industriales y servicios no encuadrados en el resto de zonas funcionales. Se proponen dos zonas, una mayoritaria localizada en el sector Sur del Subsistema de Actividades Aeroporturias (parcelas 1, 2, 3, 4 y 5); y otra menor en la zona Norte, constituida únicamente por las parcelas 6 y 7. Esta zona se constituye como una propuesta de urbanización formada por parcelas de diferentes tamaños con posibilidad de abastecimiento de todos los servicios y de acceso por tráfico rodado. El acceso a dicha zona se prevé principalmente a través de la carretera RM-601 (acceso secundario del SGA).



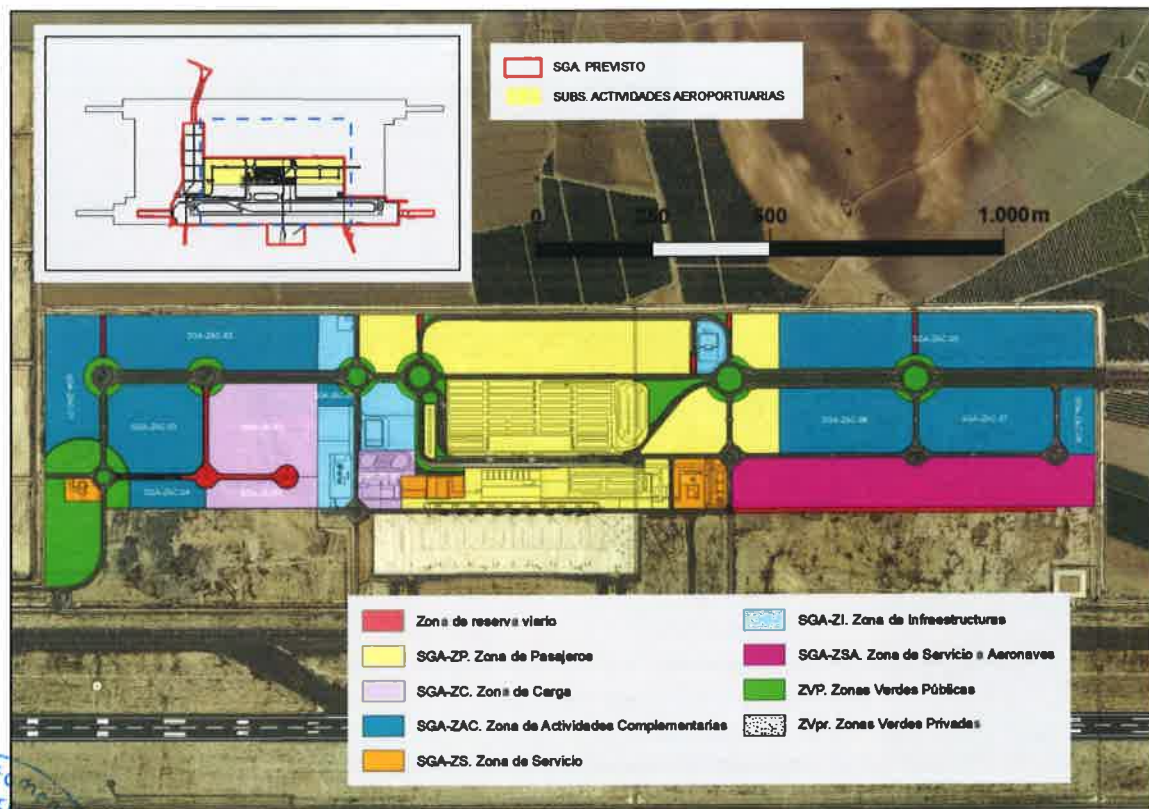
Alternativa 1 sobre ortofotografía 955 (2016) del PNOA cedidas por © Instituto Geográfico Nacional de España.



6.2.1.2 Alternativa 2

Zona de Carga. La totalidad de los terrenos ocupados por la Zona de Carga es de 70.590 m², sin incluir viales. Esta superficie comprende la Terminal de Carga, el aparcamiento de camiones para facilitar la carga y descarga, y una nueva zona de carga propuesta, situada al sur de la actual zona de carga y muy próxima a la misma; previendo para ello una ampliación de plataforma. Dicha ampliación disfrutará de primera línea de plataforma y se reserva una superficie de terreno que posibilite el desarrollo de sus distintas líneas funcionales hacia el interior de las actividades aeroportuarias, segunda y tercera línea, para el desarrollo e implantación de actividades logísticas. El acceso a dicha zona se prevé a través de la carretera RM-601 (acceso secundario del SGA).

Zona de Actividades Complementarias. Se establece la Zona de Actividades Complementarias para posibilitar el desarrollo de actividades comerciales/industriales y servicios no encuadrados en el resto de zonas funcionales. Se proponen dos zonas, una localizada en el sector Sur del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, desarrollando una propuesta de urbanización consistente en parcelas de diferentes tamaños con posibilidad de abastecimiento de todos los servicios y de accesos por tráfico rodado; y otra en el sector Norte del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, dejando prevista una urbanización coherente con el resto de zonas funcionales. El acceso a dicha zona se prevé a través de la carretera RM-601 (acceso secundario del SGA) y de la RM-17 (acceso principal del SGA)



Alternativa 2 sobre ortofotografía 955 (2016) del PNOA cedidas por © Instituto Geográfico Nacional de España.

6.2.2 Análisis y valoración ambiental de alternativas

El análisis ambiental de las alternativas se ha realizado a través de una matriz de impactos potenciales, que muestra la presencia o ausencia de impacto (positivo o negativo) sobre los factores ambientales de la zona, así como la intensidad del mismo en una escala de 0 a 6.

MATRIZ DE IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS POTENCIALES											
FACTORES AMBIENTALES											
ALTERNATIVAS	Suelo	Hidrología e hidrogeología	Calidad del aire y cambio climático	Generación y Gestión de residuos	Confort sonoro	Socioeconomía	Patrimonio natural y biodiversidad	Riesgos naturales	Patrimonio cultural	Paisaje	Consumo de recursos
ALTERNATIVA 1	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-
ALTERNATIVA 2	-	-	-	-	-	+	-	-	-	-	-

(+) impacto positivo, (-) impacto negativo



Así pues, la matriz de valoración de impactos refleja una menor afección ambiental de la Alternativa 2 respecto la Alternativa 1, en relación con los siguientes factores ambientales:

- calidad del aire y cambio climático,
- generación y Gestión de residuos,
- confort sonoro y
- consumo de recursos

Esto se debe principalmente a dos factores;

1. La ubicación escogida por la Alternativa 2 para la nueva Zona de carga, en comunicación directa con el lado aire y próxima a la terminal de pasajeros. La actividad desarrollada en esta zona requiere de unos potentes elementos de intercambio entre lado tierra y el lado aire, estableciendo una relación funcional directa con el Área de Movimiento de Aeronaves. Además, una gran parte del transporte de mercancías se realiza en las bodegas de aviones.



de pasajeros, por lo que la cercanía a la terminal de pasajeros se considera otro aspecto clave en la gestión de carga y descarga, que facilita el manejo en la zona..

Este aspecto hace que el consumo de recursos energéticos asociado a la actividad de la Zona de Carga, disminuya considerablemente respecto al esperado por la Alternativa 1; consumo que a su vez llevar implícito una menor emisión de gases contaminantes a la atmosfera y de emisiones acústicas.

2. Por otra parte, la mayor proximidad al punto limpio de la Zona de Carga propuesta por la Alternativa 2, facilita considerablemente la gestión de residuos generados en la misma, minimizando a su vez el consumo de recurso y emisiones asociado a ésta. Aspecto relevante, si se tiene en cuenta la gran cantidad de residuos (envases de plástico, papel y cartón) que se genera en esta zona.

Por ello, se plantea como mejor alternativa de ordenación desde el punto de vista medioambiental, la **ALTERNATIVA 2**.

7. SEGUIMIENTO

En este apartado del Informe de Sostenibilidad Ambiental se describen los mecanismos y acciones previstos para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente derivados del desarrollo y/o ejecución del Plan Especial, con el objeto de permitir conocer la efectividad de las medidas ambientales que a lo largo de éste informe se han propuesto. El sistema de seguimiento deberá tener en cuenta el seguimiento de aquellos proyectos individuales que desarrollen el plan, y que se encuentren sometidos al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental y/o a alguna autorización ambiental con fines ambientales.

Para el seguimiento de los efectos ambientales, se proponen una serie de indicadores ambientales, que tendrán como objetivo:

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos en el ISA.
- Ofrecer una idea de los efectos de la aplicación del PESGA sobre el medio ambiente.
- Evaluar el grado de cumplimiento y ejecución de las diferentes actuaciones ambientales incluidas en el Plan, así como de las determinaciones y medidas preventivas y correctoras.

Seguir la evolución del entorno del Plan.



- Identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.

Los indicadores propuestos:

- ✓ Se consideran relevantes para el conocimiento del medio ambiente y contribuyen al incremento de la conciencia ambiental.
- ✓ Pueden ser actualizados regularmente.
- ✓ Y son fácilmente interpretables.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y/O CONTROL DE MEDIDAS:

Estos indicadores tienen como función evaluar las principales consecuencias ambientales derivadas del desarrollo del Plan Especial, y/o verificar que se han tomado medidas ambientales en relación a los principales impactos esperados, así como la eficacia de las mismas

El ámbito de aplicación de estos indicadores serán los proyectos de desarrollo que se deriven del PESGA.

MEDIO	OBJETIVO	INDICADORES	PERIODICIDAD
Calidad del aire y Consumo de energía	Fomento del ahorro de energía y empleo de energías renovables	Nº de medidas llevadas a cabo para reducir el consumo de energía y emisiones atmosféricas contaminantes en el ámbito del PESGA.	Anual
		kW energía renovable/kW energía consumida (%) anuales, en el ámbito del PESGA.	Anual
		% emisiones de GEIs reducidas anualmente en las actividades contempladas en el PESGA.	Anual
		Incremento/reducción Emisiones totales anuales de contaminantes (NOx, PM10, HC, SOx, CO y CO ₂).	Anual
		Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados.	Quinquenal





MEDIO	OBJETIVO	INDICADORES	PERIODICIDAD
Confort sonoro	Cumplir con los umbrales acústicos establecidos en la legislación de referencia	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 pre-operacional, Leq dB(A), nº de superaciones detectadas).	Quinquenal
		Viviendas afectas por niveles de de inmisión superiores a los aplicados a la legislación de aplicación según el uso del suelo.	Quinquenal
Agua	Reducir el consumo de agua, vertidos y su carga contaminante.	Nº de medidas llevadas a cabo para reducir el consumo de agua y la carga contaminante de vertidos en el ámbito del Plan Especial.	Anual
		Sistemas de saneamiento conectados a EDAR. Volumen total de agua depurada reutilizada.	Anual
		m ³ de agua ahorrada anualmente en el ámbito de actuación del PESGA como consecuencia de dichas medidas.	Anual
		Reducción de vertidos y carga contaminante (m ³ /año).	Anual
Residuos	Correcta gestión de residuos	Volumen de residuos no peligroso generados (Valor absoluto, Tm/año).	Anual
		Residuos no tratados adecuadamente (Valor absoluto y %).	Anual
		Volumen total de residuos no peligroso generados.	Anual
		Gestión de residuos de la construcción y demolición (cantidad de material reciclado y/o reutilizado en las obras de urbanización y/o edificación/cantidad total aprovechable x100).	Anual





MEDIO	OBJETIVO	INDICADORES	PERIODICIDAD
		Volumen de lodos de separadores de hidrocarburos generados.	Anual
Patrimonio natural, biodiversidad y paisaje	Proteger y fomentar ecosistemas naturales de interés	Afección negativa a fauna (nº de especies afectadas, nº de ejemplares afectados)	Anual
		% Afección sobre la conectividad de los ecosistemas.	Anual
		% de superficie que actúa como perímetro de protección, banda de amortiguación o como corredor ecológico de áreas de interés natural.	Anual
Patrimonio cultural	Proteger y fomentar el patrimonio cultural	Número de elementos y bienes afectados catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos.	Anual
Riesgos naturales y tecnológicos	Proteger la salud humana y las infraestructuras	Evolución de la superficie afectada por riesgos naturales o tecnológicos.	Quinquenal





8. VIABILIDAD ECONÓMICA

Una vez consideradas las distintas actuaciones propuestas para el futuro desarrollo del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, se establece el estudio de las inversiones necesarias para la realización de las distintas actuaciones.

En la tabla adjunta, se valoran las unidades de inversión conforme a las necesidades previstas según las fases propuestas.

ELEMENTO	PRECIO UNITARIO (€/m ²)	MEDIO PLAZO		LARGO PLAZO	
		ACTUACIÓN (m ²)	IMPORTE (€)	ACTUACIÓN (m ²)	IMPORTE (€)
Plataforma	96,00	20.000	1.920.000,00	21.000	2.016.000,00
Terminal pasajeros	1.920,00	11.000	21.120.000,00	90.000	172.800.000,00
Terminal carga	950,40	-	-	1.352	1.284.940,80
Urbanización	100,00	8.566	856.553,00	-	-
TOTAL			23.896.553,00		176.100.940,80

Murcia, marzo de 2018

Fdo.: D^a. Salvadora Martínez Lopez
(D.N.I: 23278857-J)



Licenciada en Ciencias Ambientales & Doctora por la Universidad de Murcia. Profesora asociada de la Universidad de Murcia.