



**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

**CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS  
COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA**

**PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO  
AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA  
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL**



CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, ARQUITECTURA Y  
VIVIENDA

Diligencia: Aprobado inicialmente por Resolución del Director General de  
Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda, de 22 de junio de 2018.

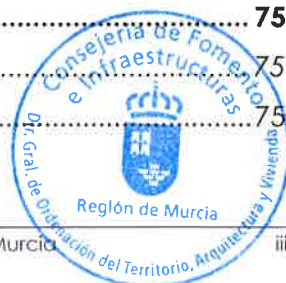
Murcia, 26 de junio de 2018  
Fdo.: El Jefe de Servicio de Urbanismo





## ÍNDICE DEL DOCUMENTO

<b>1. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA .....</b>	<b>9</b>
1.1 <i>Introducción .....</i>	9
1.1.1 Objeto y Alcance .....	9
1.1.2 Entidad Promotora del Plan Especial .....	10
1.1.3 Marco Legal y Normativa Territorial .....	11
1.1.4 Justificación de las diferencias entre el Plan Director y el Plan Especial .....	16
1.1.5 Planeamiento Vigente del Municipio .....	17
1.2 <i>Situación Actual del Aeropuerto .....</i>	19
1.3 <i>Ordenación del Sistema General Aeroportuario .....</i>	22
1.3.1 Estructura Funcional Propuesta.....	22
1.3.2 Ámbitos afectados por el Plan Especial.....	27
1.3.3 Ordenación según Subsistemas.....	31
1.3.4 Redes de Circulaciones .....	41
1.3.5 Redes de Infraestructuras .....	43
1.3.6 Detalle de Ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias .....	47
<b>2. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS.....</b>	<b>51</b>
2.1 <i>Estudio de transportes terrestres. Capacidad de accesos .....</i>	51
2.2 <i>Estudio de propiedad del suelo.....</i>	56
2.3 <i>Servidumbres aeronáuticas.....</i>	57
2.3.1 Consideraciones generales.....	57
2.3.2 Servidumbres de aeródromo .....	59
2.3.3 Servidumbres radioeléctricas .....	60
2.3.4 Servidumbres de operación .....	61
2.3.5 Servidumbres de limitación a actividades.....	62
2.3.6 Afección al territorio .....	63
2.4 <i>Servidumbres acústicas .....</i>	64
2.4.1 Consideraciones generales.....	64
2.4.2 Afección al territorio .....	68
2.5 <i>Afección al medio ambiente.....</i>	70
<b>3. PLANOS.....</b>	<b>74</b>
<b>4. NORMAS ESPECÍFICAS.....</b>	<b>75</b>
CAPÍTULO 1: <i>Condiciones generales .....</i>	75
Artículo 1.1. <i>Ámbito territorial.....</i>	75





Artículo 1.2. Naturaleza y objeto .....	75
Artículo 1.3. Ámbito de aplicación y alcance .....	76
Artículo 1.4. Vigencia, revisión, modificación e interpretación .....	77
Artículo 1.5. Régimen del suelo.....	77
Artículo 1.6. Tramitación del Plan Especial .....	78
Artículo 1.7. Marco jurídico.....	78
Artículo 1.8. Condición suspensiva de las determinaciones que exceden el ámbito del Plan Director .....	82
<b>CAPÍTULO 2: Normas para el desarrollo del Plan Especial.....</b>	<b>83</b>
Artículo 2.1. Modificaciones del ámbito del SGA .....	83
Artículo 2.2. Ejecución del Plan Especial.....	83
Artículo 2.3. Proyectos de infraestructuras aeroportuarias.....	83
Artículo 2.4. Proyectos de urbanización.....	83
Artículo 2.5. Proyectos de edificación.....	84
Artículo 2.6. Proyectos de ordenación.....	84
Artículo 2.7. Proyectos y ejecución de obras .....	84
<b>CAPÍTULO 3: Afecciones y limitaciones al desarrollo urbanístico.....</b>	<b>87</b>
Artículo 3.1. Servidumbres aeronáuticas y acústicas .....	87
Artículo 3.2. Limitaciones urbanísticas .....	87
Artículo 3.3. Informes y permisos en espacios afectados .....	90
<b>CAPÍTULO 4: Área de Cautela .....</b>	<b>91</b>
Artículo 4.1. Definiciones.....	91
Artículo 4.2. Regulación y desarrollo del Área de Cautela.....	91
<b>CAPÍTULO 5: Infraestructuras Hidráulicas.....</b>	<b>92</b>
Artículo 5.1. Definiciones.....	92
Artículo 5.2. Regulación y desarrollo de Infraestructuras Hidráulicas .....	92
<b>CAPÍTULO 6: Subsistema de Movimiento de Aeronaves.....</b>	<b>93</b>
Artículo 6.1. Definiciones.....	93
Artículo 6.2. Elementos del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.....	93
Artículo 6.3. Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves .....	94
<b>CAPÍTULO 7: Subsistema de Actividades Aeroportuarias .....</b>	<b>94</b>
Artículo 7.1. Definiciones.....	94
Artículo 7.2. Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias .....	95
Artículo 7.3. Desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.....	95
<b>CAPÍTULO 8: Condiciones particulares.....</b>	<b>95</b>





Artículo 8.1. Disposiciones generales .....	95
Artículo 8.2. Parámetros generales .....	97
Artículo 8.3. Condiciones generales estéticas y paisajísticas.....	97
Artículo 8.4. Procedimiento para la obtención de títulos habilitantes. ....	99
<b>CAPÍTULO 9: Fichas Urbanísticas .....</b>	<b>100</b>
<b>5. PLAN DE ACTUACIONES PROPUESTAS .....</b>	<b>115</b>
<b>6. ESTUDIO ECONÓMICO .....</b>	<b>117</b>
<b>7. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA .....</b>	<b>118</b>
<b>ANEJO: DISPOSICIONES LEGALES ESPECÍFICAS .....</b>	<b>121</b>
<i>Relativa a la Declaración de Impacto Ambiental 2003 (Fase I) .....</i>	<i>123</i>
<i>Relativa a la Declaración de Interés General del Estado.....</i>	<i>133</i>
<i>Relativa a la Declaración de Actuación de Interés Regional.....</i>	<i>135</i>
<i>Relativa al Plan Director.....</i>	<i>149</i>
<i>Relativa a la Declaración de Impacto Ambiental de accesos .....</i>	<i>155</i>
<i>Relativa a la Declaración de Impacto Ambiental 2010 (Fase II) .....</i>	<i>161</i>







## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-1. Información urbanística vigente.....	18
Ilustración 1-2. Estructura funcional del Sistema General Aeroportuario .....	26
Ilustración 1-3. Sistema General Aeroportuario Propuesto .....	28
Ilustración 1-4. Ordenación según subsistemas .....	31
Ilustración 1-5. Ampliación Subsistema Movimiento Aeronaves.....	32
Ilustración 1-6. Ejes y criterios de ordenación .....	33
Ilustración 1-7. Zona de Pasajeros.....	35
Ilustración 1-8. Zona de Carga.....	36
Ilustración 1-9. Zona de Servicios .....	37
Ilustración 1-10. Zona de Servicio a Aeronaves.....	37
Ilustración 1-11. Zona de Infraestructuras .....	38
Ilustración 1-12. Zona de Actividades Complementarias .....	39
Ilustración 1-13. Propuesta de ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.....	40
Ilustración 1-14. Identificación de los tramos de viario .....	48
Ilustración 1-15. Sección de viario T1 .....	49
Ilustración 1-16. Sección de viario T4.....	49
Ilustración 1-17. Sección de viario T2 y T3.....	49
Ilustración 1-18. Sección de viario T5.....	50
Ilustración 5-1. Actuaciones propuestas.....	115





## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1-1. Coordinadas ARP y umbrales de pista .....	19
Tabla 1-2. Distancias declaradas.....	19
Tabla 2-1. Definición de niveles de servicio. Vías con calzadas separadas .....	52
Tabla 2-2. Características de las vías de acceso al aeropuerto .....	53
Tabla 2-3. Factor de corrección por anchura de carril.....	53
Tabla 2-4. Factor de corrección por obstáculos laterales .....	54
Tabla 2-5. Factor de corrección por mediana .....	54
Tabla 2-6. Factor de corrección por accesos .....	54
Tabla 2-7. Factores medios de equivalencia.....	55
Tabla 2-8. Hipótesis de capacidad en función de la VLB.....	56
Tabla 2-9. Relación de parcelas afectadas .....	57
Tabla 2-10. Zonas de limitación de altura libre .....	64
Tabla 2-11. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias.....	65
Tabla 2-12. Valores límite de inmisión máximos de ruido aplicables a infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias.....	66
Tabla 6-1. Cuadro de inversiones .....	117







# 1. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

## 1.1 Introducción

### 1.1.1 Objeto y Alcance

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

Desde la Consejería de Fomento e Infraestructuras se ha redactado el presente Plan Especial al amparo de la vigente Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, Reguladora de los Planes Especiales para desarrollar los sistemas Generales de Comunicaciones, de la Región de Murcia. El artículo 129 de la citada Ley establece que podrán formularse Planes Especiales, los cuales podrán desarrollar los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, espacios libres y de equipamiento comunitario. Además regula los documentos necesarios que deberán incluir en función de las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, con el grado de precisión adecuado a sus fines.

Por su parte, el Plan Director del Aeropuerto de Murcia, redactado en septiembre de 2005, fue aprobado por Orden Ministerial de 29 de marzo de 2006 (publicada en BOE nº 86, de 11 de Abril de 2006). Su aprobación se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, desarrollado posteriormente a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde se establece, la necesidad de que el aeropuerto y su Zona de Servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, denominado Plan Director.

Dicho artículo 166 también establece que el Sistema General Aeroportuario se desarrollará a través de un Plan Especial o instrumento equivalente, cuyo objeto será la ordenación urbanística y territorial del aeropuerto como elemento de primordial importancia en la estructura del territorio, y como una pieza fundamental del sistema general de comunicaciones.

El Plan Especial desarrolla la ordenación de los terrenos situados dentro de la Zona de Servicio del Plan Director. Fuera de la misma, el Plan Director propone, para su consideración por las autoridades competentes en materia de urbanismo y ordenación del territorio, la previsión de "Áreas de Cautela Aeroportuarias", necesarias para garantizar una posible expansión del aeropuerto, que pueda ser requerida dentro de la visión estratégica de desarrollo, en un horizonte de tiempo no definido.





El Plan Especial recoge dichas Áreas de Cautela Aeroportuaria, así como las instrucciones o recomendaciones para armonizar la implantación y operación del Sistema General Aeroportuario con el planeamiento urbanístico y territorial de su entorno. Las Áreas de Cautela Aeroportuaria están incluidas en el Sistema General Aeroportuario.

En la actualidad, las Áreas de Cautela Aeroportuaria, ya están incorporadas en el Plan General Municipal de Ordenación de Murcia vigente como Sistema General de Comunicaciones, clasificado como Instalaciones Aeroportuarias "AR", desde la aprobación definitiva de la Adaptación del Plan General.

El alcance del Plan Especial corresponde al ámbito del Sistema General Aeroportuario, desarrollando las infraestructuras, instalaciones, actividades aeroportuarias y de 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.

### 1.1.2 Entidad Promotora del Plan Especial

La redacción del Plan Especial es necesaria desde el punto de vista del interés público, por la necesidad de adecuar y ampliar la estructura y capacidad operativa del Aeropuerto Internacional 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.

Se elabora el Plan Especial del Aeropuerto Internacional Región de Murcia promovido por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, como titular del suelo público en el que se desarrolla el aeropuerto. En particular se promueve desde la Dirección General de Transportes, Costas y Puertos, que pertenece a la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario se redacta al amparo de la necesidad de adecuar las instalaciones del aeropuerto al tráfico de pasajeros propuesto, de acuerdo a las previsiones del **Plan Director** y a las **Declaraciones de Impacto Ambiental** aprobadas para las distintas fases del proyecto, desarrollando las instalaciones e infraestructuras necesarias durante la explotación del aeropuerto.

De esta forma, se garantiza la adecuación e integración del aeropuerto como pieza clave en la estructura general de las comunicaciones de la Región de Murcia, a través de los diferentes escenarios de demanda planteados.

No obstante, todas las actuaciones de desarrollo del aeropuerto, quedan condicionadas al cumplimiento de los escenarios de demanda del Plan Director.





Consecuentemente, el acometimiento de las actuaciones se irá realizando cuando sea necesario.

La administración del aeropuerto será competencia de la sociedad concesionaria titular del contrato de "Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional Región de Murcia", que resulte adjudicataria de dicho contrato de gestión de servicios públicos, en la modalidad de concesión. Por su parte, la propiedad del aeropuerto recae en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, quien, a través de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, ostenta determinadas facultades en relación con el desarrollo de las instalaciones y establece los mecanismos de control de dicho contrato de concesión.

Es por ello que es facultad y responsabilidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Consejería de Fomento e Infraestructuras, con el apoyo de la sociedad concesionaria del aeropuerto, la elaboración de planes y proyectos de contenido urbanístico o territorial referidos al Aeropuerto Internacional Región de Murcia, con la supervisión, en su caso, del Ministerio de Fomento y sometiéndose para ello a la legislación específica en materia de urbanismo y ordenación territorial.

### 1.1.3 Marco Legal y Normativa Territorial

#### A. NORMATIVA DE NAVEGACIÓN AÉREA

La normativa de aplicación relativa a la Navegación Aérea está contenida en la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito.

Asimismo, la Ley de Navegación Aérea contiene las disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos, todo ello sometido a la jurisdicción militar, hasta la reorganización de la Administración del Estado de julio de 1977, por la que desapareció la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio del Aire.

La legislación sobre el sector aéreo se revisó en profundidad a partir del Real Decreto 1558/1977 de 4 de julio, por el que, al reestructurar la Administración General del Estado, se creó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, transfiriéndole la Subsecretaría de Aviación Civil (hoy Dirección General), con los organismos a ella adscritos, e integrando el Ministerio del Aire dentro del nuevo Ministerio de Defensa. Una disposición posterior, el Real Decreto Ley 12/1978 de 27 de abril, tuvo por objeto delimitar las competencias entre las administraciones militar y civil.

Las disposiciones vigentes y aplicables sobre régimen y características de aeródromos y aeropuertos, están contenidas en la referida Ley de Navegación Aérea, cuya clasificación se ha adaptado al concepto de "interés general" de la Constitución, por Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre.







En la actualidad, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y sus sucesivas modificaciones, complementa a la reiterada Ley de Navegación Aérea, y establece la obligación de cumplir con las condiciones de seguridad operacional exigidas en relación con el diseño, construcción, uso y funcionamiento de instalaciones aeroportuarias.

Por otro lado, la planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por su posterior desarrollo a través del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la "Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio", donde, a través de las sucesivas modificaciones, se contempla la adaptación del marco normativo de los aeropuertos a la progresiva globalización y liberalización del transporte aéreo.

Ratificando la competencia exclusiva del Ministerio de Fomento en esta materia, la nueva norma distingue entre la figura del Plan Director, de naturaleza y contenido fundamentalmente aeroportuario, y la del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario, como instrumento de ordenación urbanística y territorial en el que se contempla la incorporación de la compleja estructura funcional del aeropuerto en el territorio circundante.

Asimismo, el mencionado artículo 166 de la Ley 13/1996 determina la preceptiva calificación del "Aeropuerto y su Zona de Servicio" como Sistema General en los Planes Generales e instrumentos de ordenación del territorio, conteniendo además los aspectos de su tramitación en el marco urbanístico; y precisando, con especial significación, que las obras de nueva construcción, reparación y conservación realizadas por el gestor del aeropuerto en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que no están sometidas a los actos de control preventivo municipal referidos en el artículo 84.1 b de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Con independencia de la normativa referida a la planificación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, es de especial importancia desde el punto de vista de la ordenación urbanística y territorial de los aeropuertos, lo legislado en materia de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

En esencia, las servidumbres aeronáuticas son limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno del aeropuerto derivadas jurídicamente del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo, y cuyo objeto es garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea.

La norma fundamental es de nuevo la Ley 48/1960, artículos 51 a 54, y su desarrollo normativo tiene lugar en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas (modificado por el Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre, por el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y por el Real Decreto 297/2013, de 26 de





abril), que establece tanto la naturaleza y características generales de las servidumbres como las condiciones de tramitación para el establecimiento legal de las mismas en cada caso concreto.

Las servidumbres aeronáuticas a establecer en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia son las incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia, aprobado por Orden FOM/1067/2006.

Por su parte, las servidumbres acústicas están reguladas por la ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de Navegación Aérea, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 63 cuatro de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, que a su vez introdujo una disposición adicional única de modificación de la Ley 48/1960.

Tanto esta Ley 5/2010, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, con la modificación introducida por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, establecen la posibilidad de delimitar servidumbres acústicas del aeropuerto, destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo del mismo con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas o que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por el aeropuerto.

Asimismo, es de aplicación lo dispuesto en la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, publicada en BOE núm. 275 de 16 de noviembre de 2007. Y también, desde el ámbito municipal hay que tener en consideración los límites acústicos definidos 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.

## B. NORMATIVA TERRITORIAL

Dado su carácter de núcleo de comunicaciones e intercambio de gran complejidad, y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial, con gran consumo de espacio, el Sistema General Aeroportuario está sujeto también a la normativa en materia urbanística y territorial: la planificación regional u ordenación del territorio de las Administraciones Autonómicas; y el Planeamiento Urbanístico Municipal.

Si bien la tramitación de estos Planes Especiales de infraestructuras debe interpretarse conforme a lo dispuesto por las leyes urbanísticas y de ordenación territorial de las Comunidades Autónomas, se encuentran sujetos a lo dispuesto por las leyes sectoriales del Estado y a las conclusiones sentadas por la jurisprudencia constitucional en relación con la planificación sectorial del mismo.





Respecto de la normativa estatal, se señala el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Respecto de la normativa autonómica, a partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas, ha mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, otorgó a los municipios la competencia en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.

En particular, en la Región de Murcia se contemplan las siguientes figuras normativas a los efectos de su aplicación:

➤ Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia:

Se trata de un documento urbanístico que desarrolla la zona que le compete, exclusivamente del litoral, señalando las protecciones (paisajística, de cauces, agrícola, etc.) y los usos permitidos por el planeamiento. La extensión de terreno que ocupa el Aeropuerto de Murcia no es objeto de estudio en estas Directrices.

➤ Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial:

En los planos de información Territorial de las "Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial", el Aeropuerto es señalado como un foco de comunicación dentro de la estructura territorial. Ubicado próximo a uno de los principales ejes de desarrollo, la carretera que une las ciudades de Cartagena y Murcia, la autovía A-30, se le contempla como una de las piezas clave y fundamentales en el desarrollo del entramado de comunicaciones. El uso del suelo que marca la normativa es: rústico o secano.

➤ Ley de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia

La legislación regional en materia de ordenación territorial y urbanismo la constituye la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, que define a los Planes Especiales como el instrumento adecuado para la implantación de usos y actuaciones urbanísticas especiales en las distintas clases y categorías de suelo, en desarrollo del planeamiento general o, en el caso de no estar previsto en el mismo, cuando se justifique su procedencia.





Los Planes Especiales pueden tener por finalidad la ordenación sectorial de un territorio, no pudiendo sustituir a los Planes Generales en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, por lo que, en ningún caso, podrán clasificar el suelo, aunque sí introducir modificaciones y limitaciones a los usos previstos. No obstante, podrán calificar el suelo necesario.

### C. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

A efectos de **la evaluación ambiental estratégica** del Plan Especial, dado que la tramitación de este procedimiento **se inició en octubre de 2011** a raíz de la solicitud de inicio realizada por la D.G. de Transportes y Puertos a la D.G. de Medio Ambiente, la normativa medioambiental aplicable, teniendo en cuenta que se continuará con el procedimiento iniciado, es la siguiente:

- En el ámbito autonómico, la normativa medioambiental está recogida en la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, considerando la redacción vigente en la fecha de inicio del procedimiento.
- En el ámbito estatal, será de aplicación la actualmente derogada Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, puesto que era la normativa vigente en la fecha de inicio del procedimiento.

### D. DISPOSICIONES LEGALES ESPECÍFICAS

Las disposiciones legales específicas del aeropuerto son:

- Resolución del 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula **Declaración de Impacto Ambiental** sobre el proyecto de "nuevo aeropuerto de la Región de Murcia", presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Publicada en el BOE núm. 120 de 20 de mayo de 2003.
- Orden FOM/1252/2003, de 21 de mayo, por la que se **autoriza la construcción** del Aeropuerto de la Región de Murcia, **se declara de interés general** del Estado y se **determina el modo de gestión** de sus servicios. Publicado en el BOE núm. 122 de 22 de mayo de 2003.
- Resolución de 6 de abril de 2004, de la Secretaria General de la Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de marzo de 2004, por el que **se declara como actuación de interés regional**, la implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Publicada en el BORM núm. 89 de 19 de abril de 2004.





- El Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia establece la Zona de Servicio del aeropuerto, objeto de ordenación de este Plan Especial. El **Plan Director fue aprobado** mediante Orden Ministerial del Ministerio de Fomento (FOM/1067/2006), de 29 de marzo de 2006. Publicado en el BOE núm. 86 de 11 de abril de 2006.
- Declaración de Impacto Ambiental de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental relativa a un proyecto de obras de accesos al aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, a solicitud de la Dirección General de Carreteras. Publicada en BORM núm. 38, de 16 de febrero de 2009.
- Resolución de 30 de marzo de 2010, de la Secretaria 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**. Publicada en el BOE núm. 92 del 16 de abril de 2010.

Todos estos documentos se encuentran incluidos en el Anejo "Disposiciones Legales Específicas".

#### 1.1.4 Justificación de las diferencias entre el Plan Director y el Plan Especial

La delimitación de Sistema General Aeroportuario Previsto en el presente Plan Especial no coincide exactamente con la Zona de Servicio propuesta en el Plan Director. Ello se debe, principalmente, a lo siguiente:

- En las cabeceras de pista y a lo largo del perímetro hay pequeños incrementos de superficies que exceden el ámbito de la Zona de Servicio del Plan Director, y en algún caso incluso el Área de Cautela, debido a circunstancias particulares del proceso expropiatorio en determinadas parcelas.
- El sistema de balsas de laminación que se ha ejecutado sobre el trazado de la Rambla de Corvera ocupa una superficie de unas 55 hectáreas que, en principio, pertenecía al Área de Cautela prevista en el Plan Director. Sin embargo, a la vista de la importancia de esta infraestructura hidráulica sobre el conjunto del aeropuerto, finalmente se ha incluido en el Sistema General Aeroportuario Previsto.
- Así mismo hay algunas zonas que se han añadido debido a la necesidad de adaptar los cauces hidráulicos del entorno del aeropuerto, tanto al norte como al sur, excediendo el ámbito del Área de Cautela del Plan Director.

Además de lo anterior, también hay determinadas diferencias entre los elementos que componen el Sistema General Aeropuerto del Plan Especial y los de la Zona de Servicio del Plan Director. Estas diferencias obedecen a los siguientes motivos:







- Debido al modelo de explotación mediante concesión planteado se ha destinado la mayor parte de la Zona de Reserva prevista en el Plan Director como Subsistema de Actividades Aeroportuarias. El resto se ha destinado a Subsistema de Movimiento de Aeronaves.
- A la vista de la demanda prevista se ha reducido el número de calles de salida de pista, para optimizar la inversión en el área de movimiento manteniendo unos niveles de capacidad suficientes.

En cualquier caso, a la vista de las diferencias señaladas, resulta necesario recordar la prevalencia de las competencias del Estado en materia aeroportuaria sobre las competencias de la CARM en materia urbanística y, en consecuencia, la supeditación de las determinaciones del Plan Especial al Plan Director, a fin de que las posteriores obras que se emprendan en la zona de servicio se adecuen a las exigencias aeronáuticas.

### 1.1.5 Planeamiento Vigente del Municipio

Tanto la zona de servicio del aeropuerto, como el área de cautela, previstos en el Plan Director, se encuentran incluidos por completo en el término municipal de Murcia. Es decir, tanto el Desarrollo Previsible como el Máximo Desarrollo Posible del Plan Director marcan un área de actuación situado en su totalidad en terrenos pertenecientes al Municipio de Murcia, ubicados en su extremo sur.

El planeamiento existente en Murcia se redactó mediante la figura de Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), cuya adaptación a la Ley Regional del Suelo fue aprobada definitivamente por Orden Resolutoria de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 26 de diciembre de 2005. Asimismo, mediante Orden de 12 de mayo de 2006 (BORM de 31 de mayo), se ha tomado conocimiento de la subsanación de deficiencias relativas a la normativa urbanística de dicha adaptación. Y mediante Orden de 20 de Julio de 2006 (BORM 19 de Octubre 2006) ha recaído la aprobación definitiva de los ámbitos suspendidos de la adaptación por la Orden anterior.

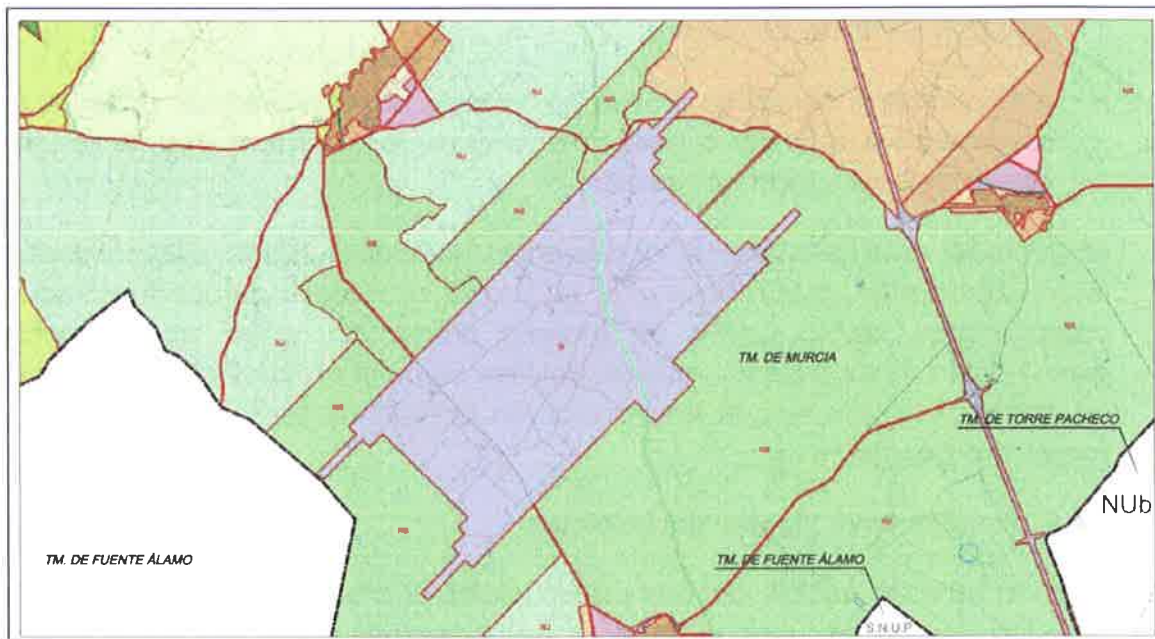
El Plan General (también denominado Plan General Municipal de Ordenación de Murcia) califica los terrenos que comprende el aeropuerto, en concreto el límite del **máximo desarrollo posible del Plan Director**, como "instalaciones aeroportuarias" dentro de un Sistema General de Comunicaciones. Asimismo, califica como Suelo No Urbanizable (SNU) los terrenos exteriores al límite anterior, en prácticamente toda su extensión, con clasificación de uso específico de suelo "áreas agrícolas de interés productivo". Sólo una pequeña parte de los terrenos del aeropuerto, en concreto la zona destinada al sistema de iluminación de aproximación de la futura segunda pista al noreste de dicho límite, son colindantes a un área calificada como suelo urbanizable con clasificación de usos "económico-dotacionales, grandes polígonos







En la *Ilustración 1-1* se muestra el plano de información urbanística perteneciente al Plan General de Ordenación Urbana de Murcia.



FUENTE: Elaboración propia

*Ilustración 1-1. Información urbanística vigente*

En el título 3, capítulo 8 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana, dedicado al uso de transportes e infraestructuras, en su artículo 3.8.1, apartado 2.4, "transporte aéreo" se describe:

*"a) Comprende los terrenos e instalaciones necesarios para el mantenimiento, guardería, movimiento y aterrizaje y despegue de las aeronaves; así como el acceso a las mismas de pasajeros y mercancías, y los servicios complementarios que resulten apropiados para el mejor desarrollo de las funciones del transporte. Los suelos actualmente dedicados a este uso se reducen al Aeródromo Militar situado en Sangonera la Seca y constituyen la zona específica de Instalaciones Aeroportuarias (AR), que se regula por la legislación sectorial correspondiente.*

*b) La afección del uso de transporte aéreo al resto de los usos establecidos en los terrenos colindantes se ajustará a las limitaciones establecidas por las Normas para la Protección del Medio Ambiente.*

*c) La nueva implantación de áreas de servicio público de Transporte aéreo requerirá la redacción del correspondiente Plan Especial. Éste incluirá un estudio de los transportes terrestres en el que se evaluará la capacidad de los accesos, el impacto del tráfico generado por el aeropuerto y las medidas complementarias o correctoras necesarias para garantizar los niveles de servicio y la calidad ambiental en las redes y entorno próximo."*





## 1.2 Situación Actual del Aeropuerto

La situación actual del Aeropuerto corresponde con la ejecución del proyecto Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, fase II y del proyecto de accesos al aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30.

El aeropuerto de la Región de Murcia dispone actualmente de una única pista de vuelo (de denominación 05-23), de 3.000 m de longitud y 45 m de ancho. Cuenta con una calle de salida rápida que da servicio a la cabecera 23 y se encuentra situada a 2.100 metros de su umbral, a su vez se conecta con la calle de rodaje paralela a la pista que sirve a ambas cabeceras. Dicha calle de rodaje se dispone a 190 metros del eje de la pista y paralela a la misma, ejecutándose con un ancho de 23 metros, y disponiendo de 10,5 m de márgenes pavimentados a cada lado. También dispone de dos apartaderos de espera que sirven a ambas cabeceras de pista.

Umbral	Coordenadas WGS-84		Elevación (m)
	Latitud	Longitud	
ARP	37° 48' 11,48432'' N	001° 07' 28,76383'' W	193,00
05	37° 47' 37,43336'' N	001° 08' 12,56986'' W	195,29
23	37° 48' 45,53053'' N	001° 06' 44,94816'' W	195,05

FUENTE: Documentación final de obra

Tabla 1-1. Coordenadas ARP y umbrales de pista

PISTA	TORA	TODA	ASDA	LDA
05	3.000 m	3.060 m	3.000 m	3.000 m
23	3.000 m	3.060 m	3.000 m	3.000 m

FUENTE: Plan Director

Tabla 1-2. Distancias declaradas

Existe una plataforma de estacionamiento para aeronaves, de forma rectangular, con una superficie aproximada de 74.000 m<sup>2</sup> con capacidad para diez posiciones principales: nueve de ellas destinadas a B737-800 (o A321), y una destinada para aeronaves de clave E. Alternativamente pueden ser ocupadas por siete B767-300 (o B757-300), más otro B767-300 (o B757-300) y un B737-800 (o A321).

Adicionalmente cuenta con ocho estacionamientos destinadas a aeronaves tipo A (siete de las cuales permiten el ingreso y salida en modo "autopropulsado").

Además, y para facilitar las operaciones, la plataforma cuenta con dos calles de conexión con la calle de rodaje paralela a pista.

El Aeropuerto cuenta con un Edificio Terminal de pasajeros, que es en el que se desarrolla toda la actividad de pasajeros y que dispone de una superficie total





construida de casi 38.000 m<sup>2</sup>, repartida en tres niveles sobre rasante y un nivel bajo rasante. El Edificio Terminal está concebido desde la idea de máxima flexibilidad de adaptación tanto de la parte del dique como del intercambiador central a posibles ampliaciones a futuro sin interrumpir el funcionamiento del mismo. Las principales características de dicho edificio se basan en que cuenta con: 24 mostradores de facturación más uno para equipajes especiales, 6 controles de seguridad, 9 puertas de embarque repartidas a lo largo del dique y 3 hipódromos de recogida de equipajes más una cinta para equipajes especiales. A su vez cuenta con una entreplanta en la zona del dique para facilitar la separación de los flujos de pasajeros de llegadas.

Además, el Edificio Terminal cuenta con amplias áreas destinadas al aparcamiento de vehículos: un aparcamiento público rotacional con capacidad para 1.547 turismos y 14 motos, un aparcamiento para coches de alquiler con capacidad para 257 plazas, un aparcamiento de autobuses con 24 dársenas, un aparcamiento para empleados con capacidad para 312 plazas. Así mismo cuenta con una parrilla de taxis con capacidad para 77 vehículos y con una zona de estacionamiento para 12 camiones frente a la terminal de carga.

Además de estas infraestructuras, el aeropuerto dispone de un amplio conjunto de instalaciones y edificaciones, de las cuales se comentan a continuación las más relevantes, tal y como aparecen en el plano I-06.

- Bloque Técnico: El bloque técnico se sitúa en el Edificio Terminal de Pasajeros con fachada hacia el lado tierra. Se accede mediante las comunicaciones verticales ubicadas en el extremo Oeste del acceso principal del Edificio Terminal y cuenta con una superficie total construida aproximada de 500 m<sup>2</sup>.
- Edificio Multipropósito: Se sitúa entre el Edificio Terminal de Pasajeros y la Terminal de Carga. El edificio multipropósito surge debido a la necesidad de disponer de un espacio para mantenimiento y garaje de los vehículos que operan en plataforma. Además de este cometido, se destinará una parte del mismo a espacio para almacenaje de elementos diversos. Este edificio consta de una planta, de forma rectangular y con una superficie total de 1.900 m<sup>2</sup>. Dispone de un gran espacio dedicado a garaje y mantenimiento de hasta 28 vehículos. El edificio se completa con una zona dedicada a almacenes, vestuarios y una pequeña oficina con zona de estar para el personal.
- Terminal de Carga: Edificio concebido exclusivamente para la carga, se encuentra situado en el extremo suroeste de la plataforma, junto al Edificio Multipropósito, teniendo comunicación directa con el lado aire mientras que por el lado tierra dispone de un muelle de carga para facilitar la carga y descarga de las mercancías. El edificio Terminal de carga consta de dos plantas (baja y primera), tiene forma rectangular y una superficie construida total de 2.000 m<sup>2</sup> aproximadamente. Dispone de una nave para los operadores de carga en la





planta baja y oficinas en la primera planta. La superficie destinada a Terminal de Carga no se ocupa en su totalidad, permitiendo una futura ampliación de la misma.

- Torre de Control: Se encuentra situada al noreste del punto de referencia del aeropuerto, a 485 m del eje de pista, la distancia en planta a ambos umbrales es de 1.702 m para el umbral 05 y de 1.452 m para el umbral 23. Se ha diseñado una torre de control con una altura de suelo de fanal de 28 m. La altura máxima del edificio es de 34,75 m resultando una altura total de 40,75 m al añadir el campo de antenas y pararrayos. Se ha tenido especial cuidado en que la altura máxima de la Torre, incluyendo el campo de antenas y el pararrayos no penetra en las servidumbres aeronáuticas. El Edificio de Torre de Control se complementa con un Edificio Anejo a la misma, en el que se albergan salas de equipos y dependencias diversas para el personal de la Torre (despachos, oficinas, archivos, sala de reuniones, etc.).
- Servicio de Extinción de Incendios: Se sitúa junto a la Torre de Control por su buena visibilidad y por el cumplimiento de la distancia mínima a los distintos puntos a los que debe dar servicio. El edificio SEI cuenta con una superficie construida total de unos 600 m<sup>2</sup> y alberga cuatro tipos de instalaciones: para vehículos, observatorio, alojamiento de bomberos e instalaciones diversas. La torre de observación se levanta en la esquina sureste del edificio, dos plantas por encima de planta baja. Además cuenta con un depósito de agua, caseta de bombas y almacén de emulsores, centro de transformación y grupo electrógeno, y un área de lavado.
- CARM: El edificio de Usos Múltiples de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM) se ubica en el lado Tierra, entre el aparcamiento de empleados y el Edificio del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI). Dispone de una zona propia de aparcamiento conectada con el recinto que ocupa el edificio. Cuenta con un acceso peatonal que conduce a través de una pérgola a la entrada principal del edificio y un acceso rodado con comunicación directa tanto con la edificación como con el lado Aire. Se diseñó originalmente para dar respuesta a los usos específicos e institucionales que la CARM dispusiera. No obstante, en los más de 600 m<sup>2</sup> de superficie construida en una sola planta, dispone de todo el equipamiento necesario para operar tráfico de pasajeros de aviación general, aprovechando su ubicación próxima a los puestos de estacionamiento de las aeronaves tipo A.
- Central Eléctrica: El edificio de la Central Eléctrica se sitúa en la parcela adyacente al Terminal de Carga. El Edificio ocupa una superficie rectangular en planta de casi 1.900 m<sup>2</sup> construidos. La función del edificio es albergar los equipos que distribuyen la alimentación eléctrica a todos los edificios, instalaciones y equipos que lo requieran dentro del aeropuerto. Se distribuye en una planta y un sótano, que tiene por función la distribución del cableado entre las distintas salas.







- Centro de Emisores: Se sitúa al suroeste de la zona de actividades aeroportuarias. El Centro de Emisores es un edificio de planta baja, de forma rectangular y dimensiones en planta de 14,20 x 8,05 m. La superficie total en planta es de 125 m<sup>2</sup> construidos. El edificio alberga los emisores tierra-aire necesarios para las comunicaciones de torre de control con las aeronaves.
- Punto Limpio: Se sitúa en una parcela al noroeste de la Zona de Abastecimiento Energético, junto al límite del Sistema General del aeropuerto. El Punto Limpio surge de la necesidad de disponer un espacio de recogida y almacenaje de residuos, previo a su traslado definitivo a plantas de tratamiento correspondientes. Se ha proyectado una plataforma pavimentada que dispondrá de zonas de carga y descarga para la recogida y retirada de los contenedores de residuos, por los vehículos de los servicios del Ayuntamiento y por los del gestor externo autorizado, según los casos. Además hay una caseta de control que contiene una oficina, aseo, vestuario, almacén y servicios auxiliares; desarrollado en planta baja, de forma rectangular y con una superficie total en planta de unos 120 m<sup>2</sup>.

La configuración general de la ordenación de la urbanización del nuevo aeropuerto viene condicionada por su accesibilidad a las vías de comunicación principales próximas al aeropuerto y a las que se desea dar una conexión directa.

En concreto la ubicación del aeropuerto a 20 km al sur del municipio de Murcia, entre los núcleos de población de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto, lo sitúa próximo a la Autovía de Murcia (A-30) y por tanto será ésta la principal vía de acceso al aeropuerto. Por otro lado, la carretera MU-601 dada su proximidad al aeropuerto por el suroeste, también servirá de acceso secundario al aeropuerto.

La configuración interior del viario general de la urbanización viene condicionada por los accesos descritos anteriormente y, a partir de ellos, se genera el viario estructurante.

Los medios de transporte disponibles para el acceso por carretera al Aeropuerto serán los autobuses de tour operadores, taxis, turismos de alquiler y turismos privados, así como líneas urbanas e interurbanas de transporte público.

### 1.3 Ordenación del Sistema General Aeroportuario

#### 1.3.1 Estructura Funcional Propuesta

Un Aeropuerto no sólo es una infraestructura con pistas y edificios terminales, sino que se trata de un intercambiador modal de gran complejidad; un intercambiador esencialmente tridimensional, al ser la configuración del espacio aéreo uno de sus elementos constitutivos. Además, es un elemento estructurador del territorio y una pieza urbanística de primer orden en la red de transportes y en la interrelación con los núcleos urbanos a los que sirve.





De acuerdo al esquema conceptual establecido y al RD 2591/1998 sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, el Sistema General Aeroportuario queda dividido, independientemente de la reserva aeroportuaria prevista para posibilitar expansiones futuras, en dos subsistemas: el de Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias. En el caso del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, este modelo conceptual teórico alcanza un cierto grado de desarrollo en ambos subsistemas tal y como se indica a continuación y en la *Ilustración 1-2*.

- El **Subsistema de Movimiento de Aeronaves** contiene el conjunto Campo de Vuelos y Plataforma (Área de Movimiento), así como otras instalaciones auxiliares.
- El **Subsistema de Actividades Aeroportuarias** contiene seis Zonas de Actividades, de carácter funcional, con el grado de desarrollo adecuado al rango de dicho aeropuerto. Estas zonas son: **Pasajeros, Carga, Servicio a Aeronaves, Servicios, Abastecimiento Energético y Actividades Complementarias**, pudiendo contemplar en el futuro un mayor grado de desarrollo de todas las Zonas, con el desarrollo posterior del área de cautela prevista.

Esta terminología procede de la técnica aeroportuaria, por lo que conviene hacer algunas puntualizaciones para evitar posibles confusiones, por coincidir algunos términos con conceptos urbanísticos de distinto contenido.

Así, la Zona de Servicio a Aeronaves, que desarrolla el área denominada "Zona Industrial" en el Plan Director, no se refiere a actividades de manufactura o fabricación en el sentido urbanístico, sino que se trata de las instalaciones y actividades destinadas al mantenimiento y asistencia de las aeronaves (hangares, talleres, etc.); por otra parte inseparables de la imagen habitual del aeropuerto.

Por su parte, la Zona de Servicios contiene, además de las actividades de mantenimiento del campo de vuelos y sus infraestructuras, todo lo que pudiera englobarse en el concepto de gestión y operación del aeropuerto, como el Bloque Técnico, la Torre de Control, todo el conjunto de agentes handling, etc.

En cuanto a la Zona de Carga, conviene matizar que su carácter de terminal de mercancías no es estrictamente homologable con el concepto habitual en el transporte ferroviario o por carretera, ya que una gran parte de este transporte se realiza en bodegas de aviones de pasajeros, lo que requiere unos potentes elementos de intercambio entre ambas Zonas.

Siguiendo la técnica aeroportuaria vigente, cada una de estas Zonas se divide a su vez en tres líneas funcionales. Como criterio general, la Primera Línea contiene las actividades y/o instalaciones que están en contacto con el Área de Movimiento de Aeronaves, y establecen por consiguiente la relación funcional







directa con dicho Subsistema. Utilizando una terminología aeroportuaria, en esta línea es donde se establece el contacto entre el "lado aire" y el "lado tierra", y es la que contiene los elementos interfaces, por tanto.

La Segunda Línea, cuyo contenido es muy diverso según las distintas Zonas, agrupa las instalaciones o actividades donde tiene lugar todo el conjunto de funciones que corresponden al papel de intercambio modal y que no requieren contacto directo con el "lado aire".

En la Tercera Línea se agrupan todas las actividades aeroportuarias –esto es, integradas dentro del sistema global del transporte aéreo, y cuya implantación en el aeropuerto es necesaria para garantizar su efectividad– que son apoyo y complemento para el funcionamiento del aeropuerto como gran intercambiador modal de transporte. Para un mejor entendimiento de esta estructura funcional, conviene hacer las aclaraciones que siguen a continuación.

En relación con las Zonas, hay que aclarar que se trata de una división más conceptual o funcional, que no simplemente física o geográfica. Así, por ejemplo, la Zona de Servicio a Aeronaves y la Zona de Servicios, cuyas actividades están directamente relacionadas con la atención y funcionamiento de las aeronaves, pueden tener sus instalaciones distribuidas en toda la extensión del aeropuerto, mientras que la Zona de Carga, o incluso la de Pasajeros, tienden a concentrarse en áreas especializadas, con un concepto de zonificación más semejante al utilizado en la técnica de Urbanismo.

En cuanto a la división en Líneas, su formalización o materialización es muy diversa según la Zona de que se trate, y según la técnica de diseño aeroportuario en vigor.

En el caso de la Zona de Pasajeros, existe una creciente tendencia mundial a concentrar las actividades correspondientes a las tres Líneas en un gran edificio o complejo terminal, buscando con ello la mayor comodidad del viajero y la eficacia en los movimientos de intercambio.

En contraste con lo anterior, en la Zona de Carga suele ponerse de manifiesto claramente la división en Líneas, que se refleja en la propia ordenación o configuración física de la Zona: Primera Línea de terminales y agentes, Segunda Línea de aduanas, transitarios e intercambio con el transporte terrestre, y Tercera Línea administrativa y logística.

- Además de los subsistemas indicados, dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario se han previsto **Espacios Libres**. Su previsión responde a áreas de protección, motivadas por los necesarios desarrollos medioambientales, en respuesta a las actuaciones requeridas por la Declaración de Impacto Ambiental





aprobada el 20 de mayo de 2003. El Plan Director no preveía estas áreas de protección.

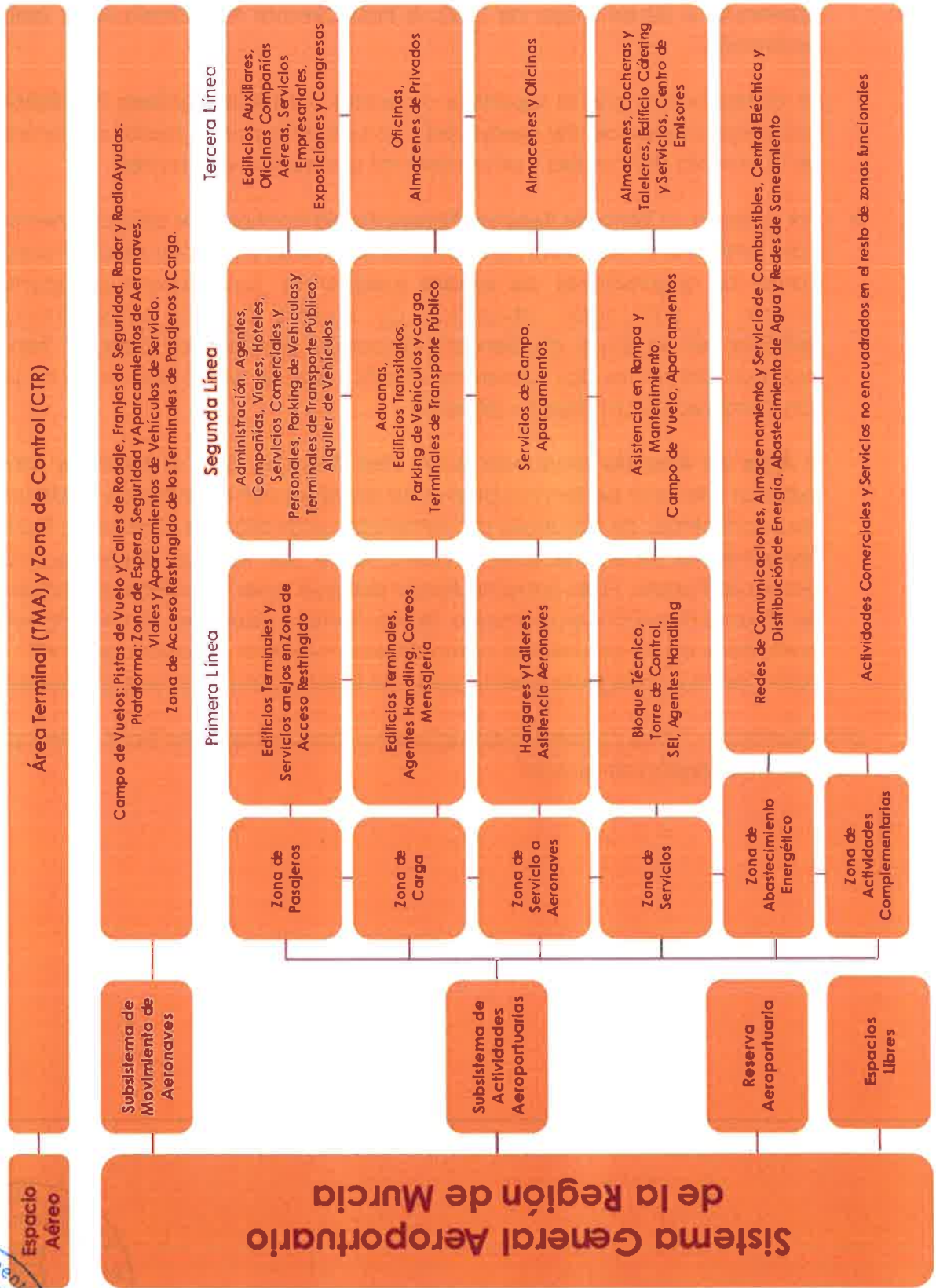
Se corresponden con la superficie ocupada por **Infraestructuras Hidráulicas** en una amplia superficie del aeropuerto, en concreto por las balsas de laminación de la Rambla de Corvera y otras obras de protección de cauces.

- Por su parte, la **Zona de Reserva Aeroportuaria** contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de sendos subsistemas. Las reservas aeroportuarias tendrán la calificación urbanística de Sistema General Aeroportuario. Las definidas en la Zona de Servicio propuesta por el Plan Director han sido incorporadas en los dos subsistemas mencionados, por lo que en la Estructura Funcional propuesta dejarán de existir.

El **Área de Cautela** propuesta en el Plan Director, que se refiere a espacios externos a la Zona de Servicio propuesta definidos con el ánimo de evidenciar las líneas directrices de desarrollo del aeropuerto más allá de su Desarrollo Previsible, contienen las superficies que, tentativamente, son las que definen su Máximo Desarrollo Posible. Estas áreas no tienen por qué tener la calificación urbanística de Sistema General Aeroportuario. No obstante, y dado que se trata de terrenos calificados en la actualidad como Sistema General Aeroportuario "AR" en el PGOU de Murcia vigente, será incluida en la Estructura Funcional propuesta.

En la *Ilustración 1-2* se muestra la Estructura Funcional propuesta para el Aeropuerto Internacional Región de Murcia.





FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-2. Estructura funcional del Sistema General Aeroportuario



### 1.3.2 Ámbitos afectados por el Plan Especial

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto Internacional 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.

Se definen para su consideración, por tanto, cuatro ámbitos de afección, 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:

- El primero de ellos es el **Sistema General Aeroportuario Previsto**, que incluye las superficies propuestas por el Plan Director en su Desarrollo Previsible; este ámbito es objeto de **ordenación** en este Plan Especial, y se corresponde con la Zona de Servicio propuesta en el Plan Director.
- El segundo ámbito considerado es el **Sistema General Aeroportuario Diferido**, que incluye las superficies propuestas en el Plan Director como Máximo Desarrollo Posible adicionales al Desarrollo Previsible; este ámbito es objeto de **regulación y limitación de usos** en este Plan Especial, y se corresponde con el Área de Cautela Aeroportuaria propuesta en el Plan Director.

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 denominados **Áreas de Coordinación** y **Áreas de Afección**.

En suma, los cuatro ámbitos referenciados son:

#### 1) Sistema General Aeroportuario Previsto:

Su ámbito queda definido a través del Plan Director y contiene los elementos aeroportuarios esenciales programados para su desarrollo. Se trata por tanto de lo definido en el Plan Director como Zona de Servicio Propuesta para ser Sistema General Aeroportuario. Sin embargo, debido a las expropiaciones originadas por las medidas correctoras a seguir de las dos Declaraciones de Impacto Ambiental, aprobadas en 2003 y 2010, el límite del Sistema General Aeroportuario propuesto en el Plan Director es modificado por el representado en la *Ilustración 1-3* obteniéndose el Sistema General Aeroportuario Previsto.







FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-3. Sistema General Aeroportuario Propuesto

El Plan Director vigente propone una zona de servicio total de 326,7 hectáreas, de las cuales 199,8 has están destinadas al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 17,7 has destinadas al Subsistema de Actividades aeroportuarias y 109,2 has destinadas al área de Reserva, que está destinada fundamentalmente a la implantación futura de infraestructuras, instalaciones y edificaciones de actividad aeroportuaria, así como las ampliaciones de cualquiera de los Subsistemas y sus Zonas Funcionales.

El Plan Especial introduce algunas modificaciones sobre la Zona de Servicio propuesta en el Plan Director.

En concreto, la Zona de Reserva se ha destinado a la expansión de ambos Subsistemas Funcionales. Se ha aumentado en casi 40 has el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, a fin de conseguir una mejora en la calidad del servicio y la capacidad ofertada, y en casi 85 has el Subsistema de Actividades Aeroportuarias para conseguir una mejor organización de las distintas zonas y sus ampliaciones. De esta manera quedan destinadas en su totalidad las hectáreas destinadas a la reserva aeroportuaria dentro de ambos Subsistemas. Desapareciendo el uso de Reserva aeroportuaria en el Plan Especial.

Con una superficie total de unas 55 has, se han incluido los espacios destinados a infraestructuras hidráulicas dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto en respuesta a los requerimientos de las Declaraciones de Impacto Ambiental. Esta superficie estaba incluida anteriormente en el área de cautela del Plan Director.

En consecuencia, se han modificado ligeramente los límites en función de las actuaciones expropiatorias, la coherencia planificadora y las necesidades





operativas, adecuando el Sistema General Aeroportuario propuesto en el Plan Director al detalle de las actuaciones realizadas en respuesta a los condicionantes del Proyecto Constructivo:

- Las actuaciones expropiatorias inducen pequeñas variaciones introducidas por los límites de las parcelas expropiadas.
- La coherencia planificadora es la razón que impulsa a incluir una pequeña superficie calificada como Sistema General de Comunicaciones existente entre el Sistema General Aeroportuario y el límite de la MU-601 en las cercanías del anillo de distribución generado al sur de las balsas de laminación.
- Las necesidades operativas son responsables de ligeras variaciones en el límite de la Zona de Servicio propuesta en las Zonas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) en ambas cabeceras, incluyendo el paso del camino perimetral y los taludes generados en la construcción de la pista.

Finalmente, el Plan Especial define un ámbito de desarrollo de 398,10 has, coincidente en su mayor parte con el límite del Sistema General Aeroportuario propuesto, que es el Sistema General Aeroportuario Previsto. De los cuales 239,66 has están destinadas al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 102,84 has destinadas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias y 55,60 has destinadas a Infraestructuras Hidráulicas.

## 2) Sistema General Aeroportuario Diferido:

Dentro del Sistema General Aeroportuario se ha definido un Área de Cautela aeroportuaria 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.

El Plan Especial propone 522,50 has destinadas al Área de Cautela.

La ordenación de este suelo no es competencia del presente Plan Especial. Actualmente los terrenos ocupados por el Área de Cautela, en el planeamiento urbanístico municipal expuesto en el Plan General de Ordenación Urbana, son calificados como "instalaciones aeroportuarias", dentro del Sistema General Aeroportuario. En el Plan Especial se mantendrán con la misma calificación prevista que en el Plan Director, es decir: Área de Cautela.

La Incorporación del Área de Cautela al ámbito de ordenación se producirá en el momento que el Plan Director la integre en la Zona de Servicio, al igual que ocurre con la Zona de Reserva definida en el Plan Director que está incluida en el Sistema General Previsto del Plan Especial.







### 3) 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. Debido a la localización del aeropuerto existen elementos exteriores al Sistema General Aeroportuario sobre los cuales el Plan Especial debe definir un criterio de ordenación para garantizar la compatibilidad de ambos desarrollos, en especial accesos, servicios e infraestructuras.

Aunque esta coordinación ya se ha llevado a cabo a través de determinadas actuaciones, el devenir futuro del aeropuerto y las necesidades o demandas que pueda requerir de su entorno, hace necesario enfocar esta coordinación en los siguientes elementos:

- Enlaces de acceso al aeropuerto desde la autopista A-30 (carreteras RM-16 y RM-17).
- Desvío, reposición y enlace de acceso al aeropuerto desde la carretera MU-601.
- Desvío y reposición vía pecuaria Cordel de Fuente Álamo.
- Acometida de abastecimiento de agua.
- Evacuación y tratamiento de las aguas residuales, incluido el punto de vertido a red de saneamiento municipal.
- Encauzamiento de la rambla del Ciprés y la rambla de Corvera, incluyendo la ejecución de unas balsas de laminación para esta última.
- Acometida eléctrica del subsistema de movimiento de aeronaves y del subsistema de actividades aeroportuarias.
- Acometida de las redes de telecomunicaciones.

### 4) Áreas de Afección:

Incluye las zonas 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.

El ámbito de estas afecciones será tenido en cuenta por el planeamiento urbanístico de los municipios afectados, a cuyo efecto las determinaciones del Plan Especial tienen carácter de instrucción. Serán de obligado cumplimiento en el caso de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y como recomendación en lo referente a otros impactos medioambientales. Las áreas de afección son objeto de tratamiento pormenorizado en los Estudios Complementarios de este Plan Especial.



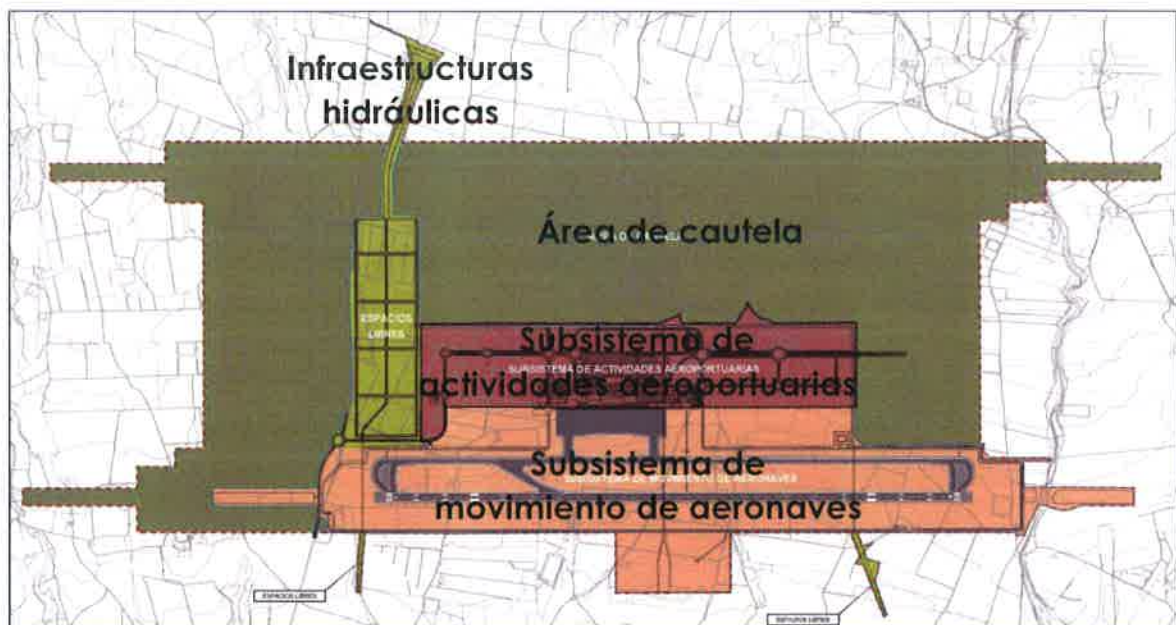


### 1.3.3 Ordenación según Subsistemas

El presente Plan Especial mantiene las directrices de ordenación del Plan Director aprobado. No obstante, incorpora puntuales adaptaciones y matizaciones derivadas de las Declaraciones de Impacto Ambiental, DIA 2003 y DIA 2010, y de la ejecución del Proyecto Constructivo, fase II, del aeropuerto.

Con todo ello, la ordenación por subsistemas del Sistema General Aeroportuario considera lo siguiente:

- **Subsistema de Movimiento de Aeronaves:** Incluido en el ámbito del Sistema General Aeroportuario Previsto.
- **Subsistema de Actividades Aeroportuarias:** Incluido en el ámbito del Sistema General Aeroportuario Previsto.
- **Infraestructuras Hidráulicas:** Incluido en el ámbito del Sistema General Aeroportuario Previsto.
- **Área de Cautela:** Incluido en el ámbito del Sistema General Aeroportuario Diferido.



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-4. Ordenación según subsistemas

#### 1) Subsistema de Movimiento de Aeronaves

El 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. Se compone por el área de maniobras



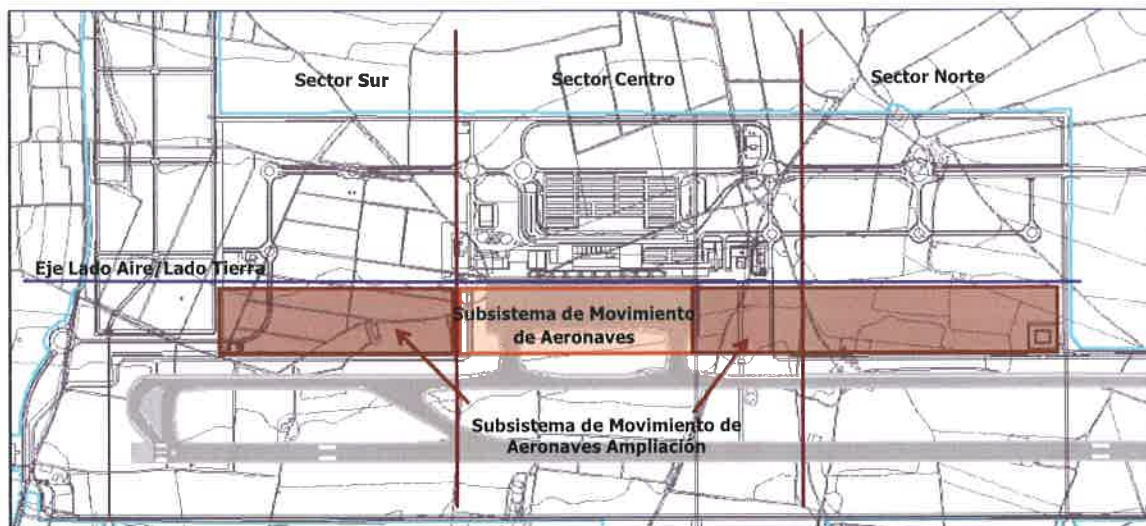
(pista y calles de rodaje), la plataforma, y los espacios libres del campo de vuelos que tienen por objeto garantizar la seguridad de las aeronaves, así como las instalaciones auxiliares que se encuentran ubicadas en estas zonas.

Se justifica la ordenación propuesta para dar respuesta al buen funcionamiento y la coordinación entre los dos Subsistemas, el de movimiento de aeronaves y el de actividades aeroportuarias, con una clara división entre ambos y el abastecimiento necesario de cada zona funcional del Subsistema de Actividades Aeroportuarias con respecto al de Movimiento de Aeronaves.

Se propone una ampliación del subsistema hacia el noreste y hacia el suroeste fundamentada en la futura necesidad de plataforma de estacionamiento de aeronaves.

La ampliación queda limitada al noroeste por una línea Lado Aire-Lado Tierra (LA/LT) que se erige en línea virtual de planeamiento donde se incluirán los elementos interfaces. Esta línea, por tanto, se establecerá para permitir el control de los accesos al lado aire, con respecto a la seguridad, y permitir el contacto directo con la primera línea de diversas áreas funcionales pertenecientes al Subsistema de Actividades Aeroportuarias. Se trata de un eje que debe ser respetado para el correcto desarrollo del aeropuerto en el futuro.

Las nuevas ampliaciones están limitadas por el campo de vuelos, como se detalla en la *Ilustración 1-5*.



FUENTE: Elaboración propia

*Ilustración 1-5. Ampliación Subsistema Movimiento Aeronaves*

Las principales actuaciones consisten en una ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves en casi 40 has, con respecto a la superficie definida en el







Plan Director, localizadas a ambos lados de plataforma, sobre las Zonas de Reserva definidas.

Esta disposición se planifica con el objeto de facilitar la ampliación de la plataforma en el futuro tanto para el uso de la Terminal de Pasajeros como de la Terminal de Carga y de las Zonas de Servicio a Aeronaves en ulteriores crecimientos de la capacidad de manera acorde con escenarios de demanda futura.

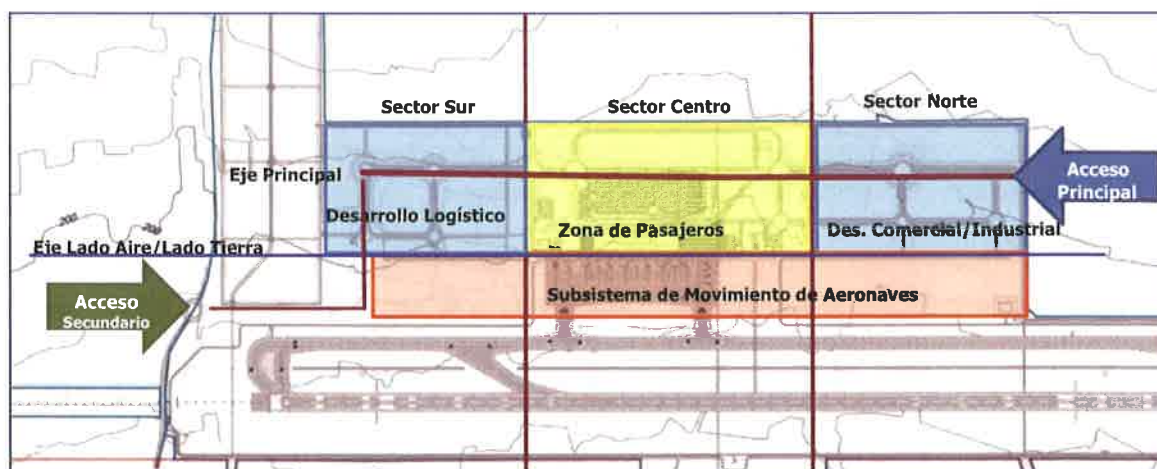
El aumento de superficie en plataforma permitirá separar y agrupar claramente los puestos de estacionamiento de aeronaves dedicados al tráfico de mercancías, pasajeros, aviación general, u otro tipo de actividades industriales relacionadas con las aeronaves. Así se dispondrá de mayor espacio para atender la demanda de los horizontes previstos y evitar interferencias entre las distintas actividades.

Por último, todas las actuaciones futuras que se deriven de lo planificado en este subsistema, deberán ajustarse en su diseño y posterior utilización a lo que disponga la normativa en materia de seguridad operacional vigente en cada momento.

## 2) 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.

La ordenación se basa en una serie de ejes y la existencia de zonas principales de actividad, que dan lugar a dos centralidades de diferente orden dentro de la ordenación propuesta, mostrada en la *Ilustración 1-6*.



FUENTE: Elaboración propia

*Ilustración 1-6. Ejes y criterios de ordenación*

Los ejes considerados son el eje Lado Aire – Lado Tierra (LA/LT), que separa ambos Subsistemas, y el viario estructurante, que se basa en la conexión de los dos accesos propuestos: acceso principal en su lado noreste, y acceso secundario en su lado



suroeste. Entre estos dos ejes se sitúan las "centralidades" y unos ejes transversales que configuran una "parcelación" del espacio a ordenar.

Las zonas de actividad son las representadas por el edificio terminal de pasajeros, en primera instancia, y el terminal de carga, en segunda instancia.

Así, la zona principal de actividad, representada por el terminal de pasajeros, se erige en el epicentro del aeropuerto, alimentada por el acceso principal que, además, se convierte en el viario estructurante de la ordenación.

La zona secundaria de actividad, representada por el terminal de carga, ocuparía una centralidad secundaria, y es alimentada por el acceso secundario.

El acceso principal norte, se encuentra paralelo al eje LA/LT y recorre longitudinalmente el Subsistema de Actividades Aeroportuarias uniéndose en su extremo opuesto con el acceso secundario al suroeste, orientado principalmente al abastecimiento del propio aeropuerto, y también al acceso de pasajeros desde el oeste del aeropuerto.

Además de estos ejes principales, surge la necesidad de localizar dos ejes perpendiculares a estos como división de las Actividades Aeroportuarias en tres sectores diferenciados denominados sur, centro y norte.

El sector centro, de centralidad primaria, se corresponde con el área destinada al movimiento de los pasajeros en su desplazamiento intermodal. En este sector, por tanto, se incluye la Zona de Pasajeros, que tiene su desarrollo inmediato entre los ejes del acceso principal y el eje LA/LT y deja al noreste del eje principal su zona de desarrollo, basado en actividades de servicios al pasajero y comerciales, en una clara orientación al pasajero.

En el sector norte, al ser atravesado por el acceso principal hacia el sector centro, se propone un desarrollo ligado a actividades complementarias propias del desarrollo empresarial, con una clara orientación comercial, industrial y de servicios.

Por último, en el sector sur, al localizarse muy próximo al acceso secundario, se localiza el desarrollo logístico e industrial, ligado a actividades de carga y apoyo.

Esta concepción de ejes y sectores permite una organización de los espacios para un desarrollo futuro armónico y coherente desde el punto de vista del planeamiento aeroportuario.

En este contexto se enmarcan las diferentes **Zonas Funcionales Aeroportuarias**, que responden al concepto definido.

Las Zonas Funcionales son descritas seguidamente, al objeto de permitir la definición de futuras actuaciones, sus ampliaciones, o la inclusión de nuevas zonas.

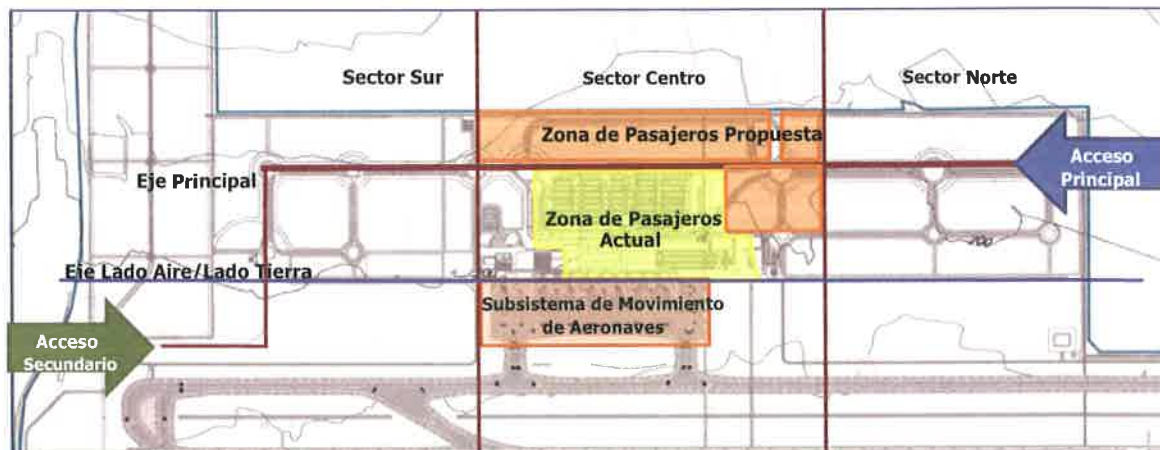






### Zona de Pasajeros

El área de la Zona de Pasajeros se modifica con respecto al Plan Director, y se amplía su superficie y los terrenos ocupados. A continuación se muestra, en la *Ilustración 1-7*, su propuesta de ordenación.



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-7. Zona de Pasajeros

La totalidad de los terrenos ocupados por la Zona de Pasajeros es 233.763 m<sup>2</sup>, sin incluir viales ni zonas verdes públicas. Esta superficie comprende el Edificio Terminal de Pasajeros, el Edificio de la CARM, los aparcamientos (dotacional-público, de empleados, de autobuses, de rent a car y parrilla de taxis), así como parcelas disponibles para la expansión de servicios en dicha zona (hoteles, actividades comerciales, estación de servicio, parking de larga estancia, u otras actividades de diversa índole asociadas al servicio al pasajero).

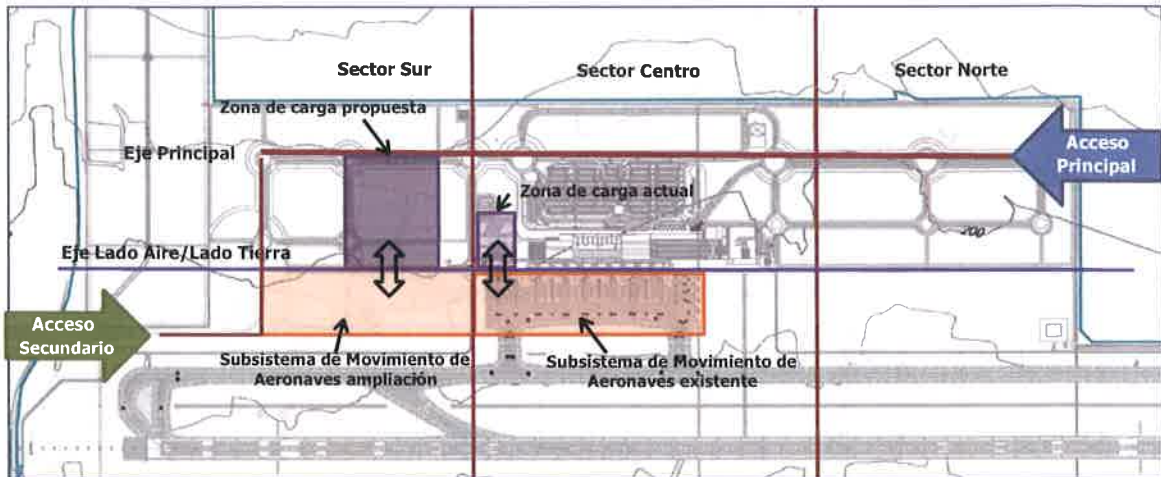
Dicha expansión de superficie se dispone en parcelas de gran tamaño accesibles con los viales actuales.

### Zona de Carga

El área de la Zona de Carga se modifica con respecto al Plan Director y se amplía su superficie y los terrenos ocupados. A continuación se muestra, en la *Ilustración 1-8*, su propuesta de ordenación.

La totalidad de los terrenos ocupados por la Zona de Carga es de 70.590 m<sup>2</sup>, 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.





FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-8. Zona de Carga

La expansión de superficie se materializa en parcelas de gran tamaño dispuestas para poder realizar la división en las tres líneas funcionales, dejando prevista la urbanización de viales necesarios para el acceso a las mismas.

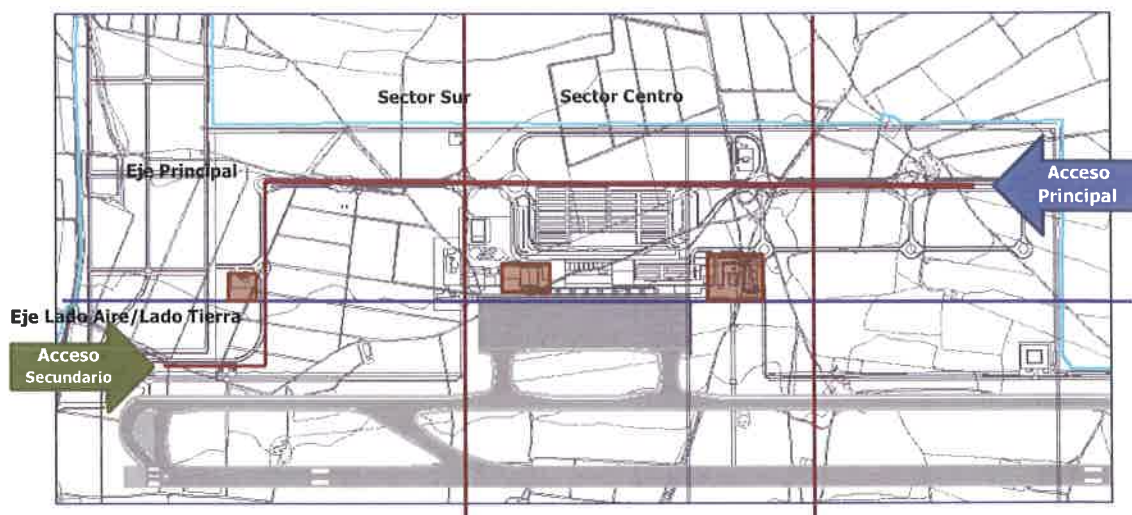
### Zona de Servicios

Las instalaciones que forman la Zona de Servicios se sitúan en varias zonas del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, con una totalidad de terrenos de 21.853 m<sup>2</sup>. Existe una variación de ubicaciones respecto de la propuesta del Plan Director y una reducción de la superficie ocupada, que obedece a una racionalización de los servicios y al respeto de las limitaciones que, implícitamente, poseen algunas de las instalaciones incluidas en esta zona funcional.

En el sector centro y coincidiendo con el límite del Subsistema de Movimiento de Aeronaves se localizan la Torre de Control y el Edificio de Extinción de incendios, y también, entre el Edificio Terminal y la Terminal de Carga, se localiza el Edificio Multipropósito. En el sector sur del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se encuentra el Centro de Emisores. En la *Ilustración 1-9* se muestra la ordenación propuesta.

Los elementos que se incluyen en esta Zona Funcional tienen una misión fundamental que es garantizar la operación aeroportuaria. Su ubicación evidencia tal aspecto.





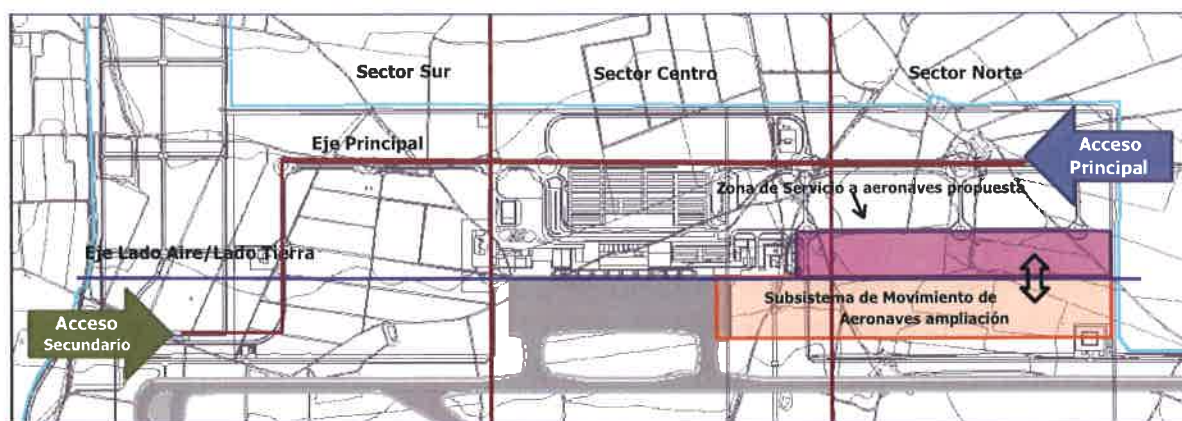
FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-9. Zona de Servicios

### Zona de Servicio a Aeronaves

La zona de Servicio a Aeronaves se corresponde con la denominada en el Plan Director como Zona Industrial. Dicha Zona incluye áreas de mantenimiento para aeronaves, servicios a pista o plataforma, construcción de hangares y almacenes.

Sin embargo, el área propuesta para el Servicio a Aeronaves se modifica con respecto al Plan Director y se amplía su superficie y los terrenos ocupados sobre la Zona de Reserva prevista por el Plan Director. A continuación se muestra, en la Ilustración 1-10, la ordenación propuesta.



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-10. Zona de Servicio a Aeronaves

La totalidad de los terrenos ocupados por la Zona de Servicio a Aeronaves es de 81.320 m<sup>2</sup>, y se localizan en el noreste de las actividades aeroportuarias y en primera línea de plataforma dando una mejor respuesta en el desarrollo de sus actividades.



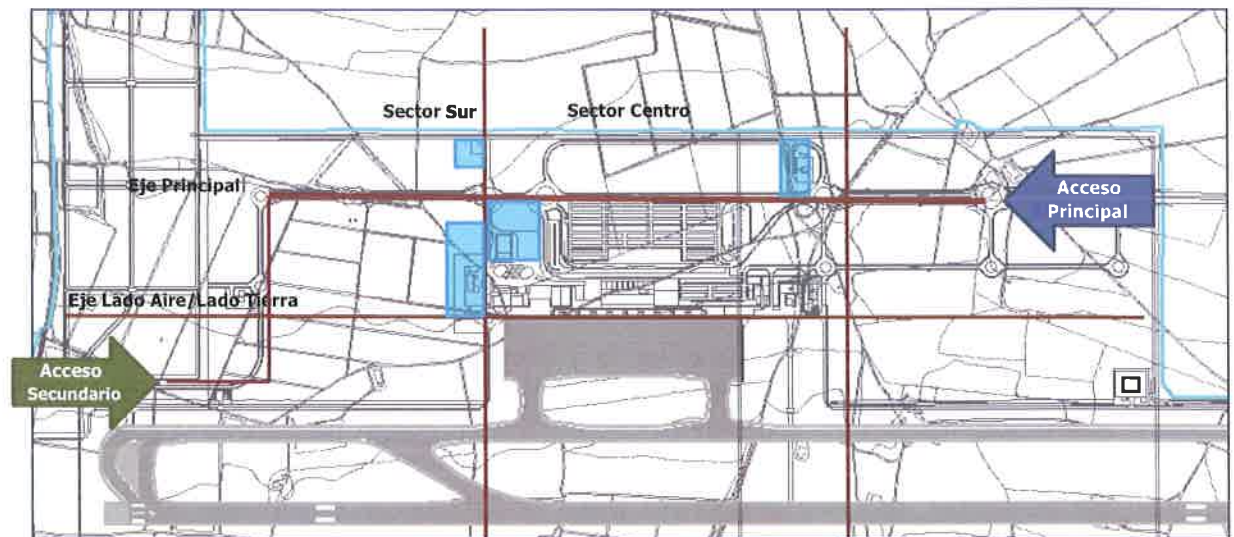




Tal expansión se materializa en un aumento de superficie en parcelas de gran tamaño accesibles con los viales actuales.

### Zona de Infraestructuras

Existe una variación de ubicaciones respecto de la propuesta del Plan Director y una reducción de la superficie ocupada, que obedece a una racionalización de los servicios finalmente dispuestos en esta zona funcional. A continuación se muestra, en la *Ilustración 1-11*, su propuesta de ordenación.



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-11. Zona de Infraestructuras

En esta zona se encuentran ubicadas, en el sector centro, la Central Eléctrica y el depósito regulador y en el sector sur la parcela de combustibles y el punto limpio. La superficie total propuesta es de 46.707 m<sup>2</sup>, sin incluir viales ni zonas verdes públicas.

La parcela destinada para el abastecimiento eléctrico, con alrededor de 15.000 m<sup>2</sup>, se encuentra a disposición de futuras ampliaciones necesarias en el desarrollo de las zonas funcionales, ya que tan sólo alrededor de 1.500 m<sup>2</sup> están ocupados por la actual Central Eléctrica. La Parcela de Combustibles ocupa una superficie de unos 16.000 m<sup>2</sup>, con espacio suficiente para futuras ampliaciones ya que la superficie ocupada por las instalaciones actuales es de unos 5.000 m<sup>2</sup>.

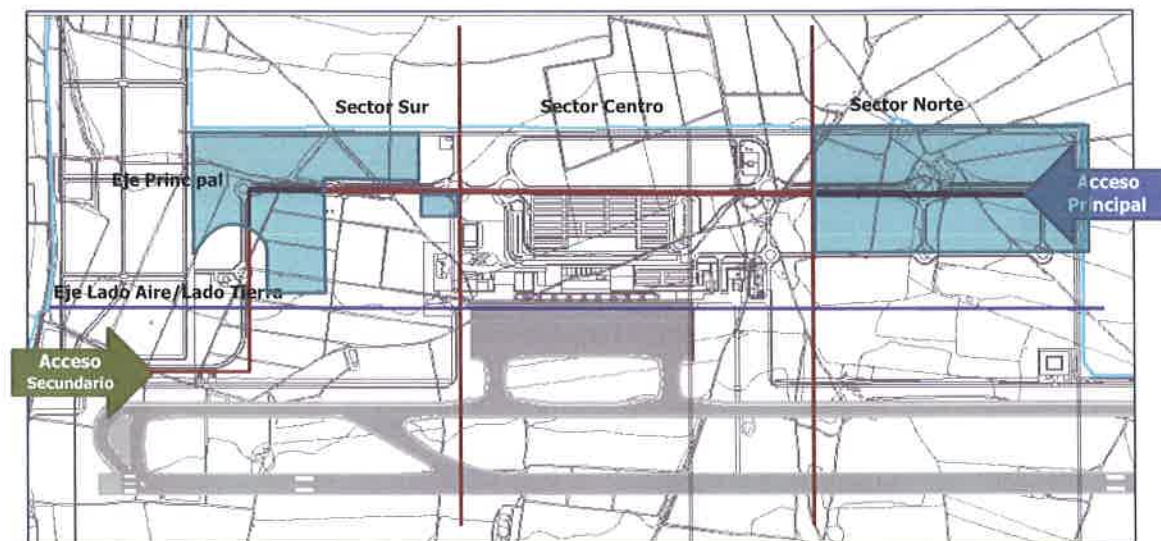
### Zona de Actividades Complementarias

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.



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-12. Zona de Actividades Complementarias

La primera, encuadrada en el sector sur, incluirá actividades similares a las que se encuentran en un parque empresarial, mientras que la segunda, encuadrada en el sector norte, se asemejará más a un parque logístico e industrial.

La totalidad de los terrenos que componen la Zona de Actividades Complementarias es de 299.291 m<sup>2</sup>.

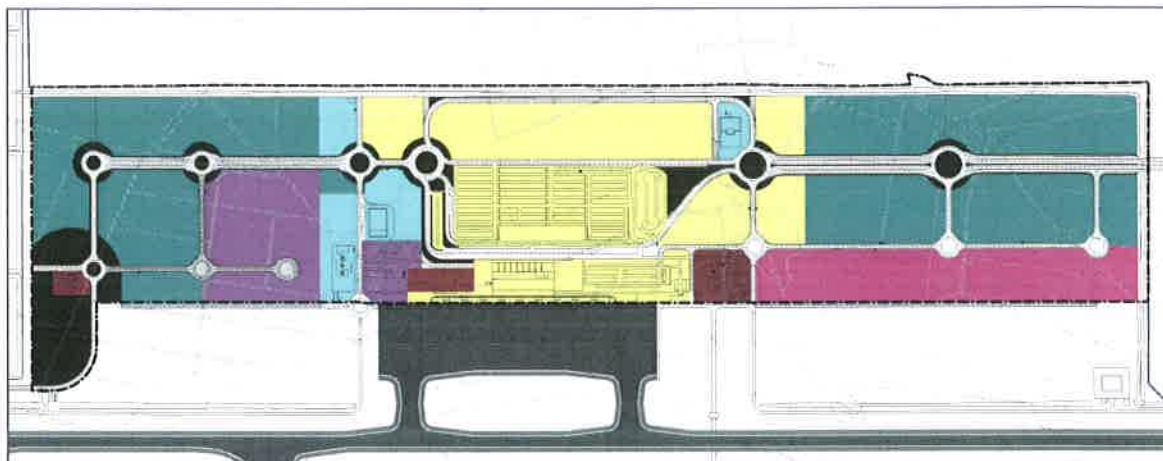
Dicha expansión de superficie se dispone en parcelas de gran tamaño accesibles con los viales actuales y con los previstos.

#### Ordenación de todas las Zonas Funcionales

Finalmente, en respuesta a la concepción general de la actividad aeroportuaria, su organización y previsión de espacios para el desarrollo posterior a los horizontes de planeamiento considerados, se muestra en la siguiente *Ilustración 1-13* el resultado de la ordenación de las diferentes Zonas Funcionales del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, y con mayor detalle en el Plano O-08 del presente Plan Especial.







FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-13. Propuesta de ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias

### 3) Infraestructuras Hidráulicas

Se trata de zonas ocupadas por elementos protectores y correctores frente a la acción del agua, dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto.

Al constatarse la existencia de dos ramblas en la zona de emplazamiento, el sistema de drenaje habitual en un aeropuerto no es suficiente para impedir la acción de las aguas de escorrentía que pudieran sobrevenir en condiciones meteorológicas adversas. Además, los elementos diseñados permiten que el impacto de la evacuación de estas aguas sea mínimo sobre el entorno y aguas abajo tras la instalación aeroportuaria.

La implantación de las balsas de laminación, así como la protección de los desagües, son actuaciones tendentes al cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental aprobada el 20 de mayo de 2003, donde, en su apartado 2, Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas, se establece que antes de la redacción del proyecto constructivo se proceda a la delimitación de las líneas de las avenidas de 100 y 500 años de periodo estadístico de retorno relativas a los cauces de las ramblas de Corvera y del Ciprés, a sugerencia de la Confederación Hidrográfica del Segura, a fin de no afectar al régimen de corrientes. Asimismo, establecía que debería estudiarse "el mejor sistema de encauzamiento de la Rambla de Corvera para evitar la inundación de la zona intermedia en la que el cauce ha sido cubierto y proteger al núcleo de Valladolides ante futuras inundaciones".

Adicionalmente establecía que "La afección a la Rambla del Ciprés en el cruce del vial de acceso al aeropuerto desde la carretera local E-7, se solucionará mediante un paso superior con gálibo suficiente para la avenida de 500 años".

Como resultado de lo anterior se incluyeron estos espacios en el proyecto constructivo del aeropuerto, y en el presente Plan Especial reciben la consideración de "Infraestructuras hidráulicas".





#### 4) Área de Cautela

El Área de Cautela constituye el Sistema General Aeroportuario Diferido. Como tal, aplica lo referido a este ámbito, por lo que no es objeto de ordenación, sino de regulación y limitación de usos.

Se propone una superficie de 522,50 has destinadas al Área de Cautela, que resulta ser una superficie menor que la prevista por el Plan Director, cifrada en 583,01 has, básicamente, por la repercusión que ha tenido la incorporación de las Infraestructuras Hidráulicas en la asignación de espacios del presente Plan Especial.

#### 1.3.4 Redes de Circulaciones

Las redes de circulaciones aeroportuarias las constituyen, por un lado, las correspondientes a las aeronaves en sus movimientos desde la plataforma de estacionamiento a pista de vuelo y viceversa, así como las redes internas de vehículos de apoyo y servicio a las aeronaves; y por otro, los accesos a la Zona de Servicio Aeroportuaria, junto con el viario interno y aparcamientos necesarios dentro del Subsistema de Actividades Aeroportuarias para desarrollar con eficacia las actividades que en él se generan.

El Plano O-03 del presente Plan Especial recoge con mayor detalle los distintos trazados.

#### Movimiento de aeronaves, transporte en plataforma y redes internas

A rasgos generales, la configuración del conjunto campo de vuelos/plataforma del Aeropuerto de la Región de Murcia está diseñada para optimizar al máximo los tiempos de movimientos de aeronaves y para conseguir el mínimo tráfico de vehículos de servicio y abastecimiento en plataforma, permitiendo así una mayor seguridad y fluidez operativa con el mínimo impacto ambiental posible.

Se prevé la utilización de la única pista de vuelo existente en ambos sentidos por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue. El Plan Director asigna diferentes porcentajes de utilización de cabeceras: la mayoría de las operaciones (alrededor del 70%) se realizarán por la pista 23; mientras que el 30% restante se realizarán por la pista 05.

Para el caso de los despegues, las aeronaves (tanto de pasajeros como de carga) salen de sus puestos de estacionamiento, y se guían a través de las calles de rodaje en plataforma hacia la calle de rodaje paralela a la pista, donde circulan hacia el extremo de pista 05 ó 23, en función del sentido de despegue con el que van a operar.

Para el caso de los aterrizajes, una vez que las aeronaves toman pista salen de ésta por la calle de salida rápida o por las calles de los extremos (según el tipo de



aeronave o configuración en que opere), para dirigirse a la calle de rodaje paralela. Desde dicha calle, las aeronaves pueden acceder a los puestos de estacionamiento de destino que existen en la plataforma de estacionamiento. Las aeronaves dedicadas a carga se sitúan en el lado sureste de la plataforma.

Con esta configuración, se pretende evitar al máximo el cruce entre aeronaves que despegan y aterrizan en sus circulaciones desde la plataforma de estacionamiento hasta el campo de vuelos y viceversa, optimizando de esta manera los tiempos de carreteo y minimizando demoras no deseadas.

Por otro lado, se comprueba que el diseño de circulaciones evita al máximo posible las interferencias entre las aeronaves que se dirigen al Terminal de Pasajeros con aquéllas que pudieran estar destinadas a actividades relacionadas con la Zona de Carga.

Relativo a las redes internas de transporte en plataforma, se dispone de una red de vías de circulación para vehículos de apoyo y mantenimiento a las aeronaves, que permite acceder a cualquier puesto de estacionamiento para prestar sus servicios.

#### Accesos y urbanización propuesta

En general, los accesos y la red viaria del aeropuerto están configurados de tal manera que la Zona de Servicio se transforme en una infraestructura totalmente permeable, con una movilidad interna lo más fluida y funcional posible, como se puede apreciar en la *Ilustración 1-6*. Asimismo, con el diseño propuesto se ha intentado evitar al máximo posible la interferencia entre las circulaciones de los vehículos generados en la Zona de Pasajeros y la Zona de Actividades Complementarias asociada, en el desarrollo comercial y de actividades empresariales orientadas principalmente al pasajero (sectores centro y norte), con los generados en las Zonas de Carga y la Zona de Actividades Complementarias asociada (sector sur). Así como las generadas en la Zona de Servicio a Aeronaves, Zona de Servicios y Zona de Infraestructuras.

El nuevo planteamiento de desarrollo urbanístico parte desde un eje principal de desarrollo: la unión de los dos accesos planteados para el Aeropuerto, el acceso principal norte, que se realiza a través de la autopista A-30, orientado principalmente al pasajero; y el acceso sur, que se realiza a través de la carretera MU-601, orientado principalmente al acceso de vehículos para actividades logísticas, de abastecimiento del aeropuerto y en general, del resto de zonas funcionales, además de constituirse en acceso secundario para pasajeros provenientes del oeste. La unión de ambos accesos es el viario estructurante de la ordenación.

La unión del acceso principal y el secundario, permite acceder de manera eficiente a cualquier punto del Subsistema de Actividades Aeroportuarias; se consigue una





completa permeabilidad y una separación de flujos acorde con las necesidades de cada zona funcional.

En el rigor urbanístico de clasificación de los viales, se dispone como viario principal y de mayor capacidad de absorción de tráfico, el vial descrito anteriormente, de unión de accesos, que funciona como el eje principal de comunicación desde el acceso principal (viario estructurante) y da acceso a todas las zonas del aeropuerto en su conexión con el acceso secundario, 1<sup>er</sup> rango. El resto de la urbanización posee un diseño de sus viales y parcelas en función de las dimensiones de parcela que necesite cada zona funcional y con el mismo grado de clasificación, 2<sup>o</sup> rango.

Por otro lado, se distinguen dos tipos de circulaciones a describir:

- Camino perimetral interior: camino de dimensiones adecuadas a un vehículo o camión que recorre el perímetro del campo de vuelos por el interior del límite del Sistema General Aeroportuario. Su límite se hace coincidir con el vallado de seguridad entre el lado Aire y lado Tierra y sin embargo, no con el límite del Sistema General por tener demasiadas irregularidades.
- Camino perimetral exterior al vallado: camino de dimensiones adecuadas a un vehículo o camión que recorre el contorno de la Zona de Servicio Aeroportuaria salvo en el área de ubicación del VOR y en las irregularidades del límite. Este camino discurre por suelo aeroportuario, entre el vallado de seguridad y el límite del Sistema General Aeroportuario.

### 1.3.5 Redes de Infraestructuras

Con motivo de los futuros desarrollos que presenta este Plan Especial, será necesario prever las correspondientes ampliaciones y la reestructuración del conjunto de redes de infraestructuras. A continuación se presenta de forma esquemática una propuesta orientativa de desarrollo.

Así mismo, en los Planos O-04, O-05, O-06 y O-07 del presente Plan Especial se indican mayores detalles de las distintas redes.

#### Red de abastecimiento de agua

La acometida de agua se encuentra situada en el sector norte del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, en el límite del Sistema General Aeroportuario. Esta acometida consta de una conducción de FD de 300 mm de diámetro y garantiza un suministro de hasta 1.700 m<sup>3</sup>/día.

Además el aeropuerto cuenta con un depósito regulador conectado a esta acometida con una capacidad de 2.516 m<sup>3</sup> para garantizar el abastecimiento del aeropuerto ante situaciones imprevistas de desabastecimiento.





La red de abastecimiento interior se ha diseñado mediante anillos realizados con tubería de polietileno de 125 mm de diámetro y sectorizados con válvulas de corte. A la entrada de cada edificio se dispone la correspondiente arqueta de registro, además de un grupo contador para individualizar el consumo de agua.

Su trazado discurre preferentemente bajo los viales principales.

En líneas generales, se establece que es necesaria la ampliación de la red actual de agua potable para dar servicio a las nuevas parcelas previstas en la urbanización para las ampliaciones de las zonas funcionales.

### Red de Riego

La red de riego se ha diseñado con disposición anular, considerándose, de igual forma que para el caso de la red de agua potable, varios anillos que garanticen el suministro general de la red.

Cada uno de estos anillos se sectorizan mediante válvulas de corte localizadas en sus correspondientes arquetas, permitiendo en todo momento, y en caso de avería o reparación de uno de los sectores considerados, el funcionamiento del resto de la red.

Tanto el trazado de la red de abastecimiento como la de riego discurren, a grandes rasgos, en paralelo a fin de aprovechar en lo posible la misma zanja. El desarrollo de la urbanización con nuevos viales conllevará la ampliación de la red de riego.

### Red contra incendios

La Red Contraincendios mantendrá su trazado actual en el campo de vuelos, sin embargo, en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, los futuros desarrollo de la urbanización conllevarán una ampliación de estas instalaciones para dar cobertura a todas las parcelas de nueva creación.

### Red de saneamiento

La recogida de aguas residuales se ha diseñado mediante una línea principal que recorre longitudinalmente el aeropuerto recogiendo las aguas evacuadas en cada uno de los edificios existentes. A la salida del saneamiento de cada edificio se dispone la correspondiente arqueta de recogida, unida mediante un colector a la red de saneamiento del aeropuerto.

Una vez recogidas las aportaciones de la Torre y su Edificio Anejo, Edificio S.E.I., Terminal de Pasajeros, Edificio Multipropósito y Terminal de Carga, a la red principal se le incorpora, perpendicularmente, otra línea colectora que recoge las aguas residuales generadas en el Punto Limpio y en la Central Eléctrica. La línea principal







sigue de forma rectilínea su trazado para recoger las aguas generadas en el Centro de Emisores.

Finalmente, para dar salida al total resultante del Aeropuerto se ha previsto el correspondiente bombeo que hace posible la incorporación de estas aguas a un emisario cuya acometida se encuentra en el límite sur del Sistema General Aeroportuario, al sur de la cabecera 05.

Dicho emisario, con una longitud aproximada de 10 km y un diámetro de 400 mm, conduce las aguas hasta la pedanía de Valladolides y conecta con las redes municipales de saneamiento donde serán tratadas en la correspondiente estación depuradora.

Para el trazado en planta de la red, dentro de la urbanización, se ha evitado su ubicación bajo las aceras, a fin de no dar lugar a las posibles afecciones que su reparación pudiera acarrear al resto de canalizaciones de los demás servicios situados bajo las mismas.

En lo correspondiente a futuros desarrollos de la urbanización en la zona este y oeste del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, será necesario ampliar la red de saneamiento ortogonalmente, siguiendo las líneas de su urbanización y conectando con la red actual, y todo ello de conformidad con las directrices indicadas.

#### Red de drenaje

El aeropuerto cuenta con una red para la recogida y evacuación del agua de escorrentía procedente de la superficie viaria, aparcamientos, zonas verdes, parcelas de edificios y cubiertas de los edificios, para su posterior vertido a los cauces naturales o redes de drenaje existentes en la zona.

El sistema de drenaje se realiza mediante canaletas embebidas en el pavimento, sumideros que permiten la captación de la escorrentía y arquetas y pozos.

Para evacuar el agua recogida tanto por canaletas como por cauces y sumideros se recurre a una red de colectores que conducen el agua hasta otro punto distinto al de recogida, tanto para su tratamiento como para su vertido.

Todos los colectores son de hormigón armado y para evitar obstrucciones su diámetro es mayor o igual a 400 mm.

Además se han instalado varias plantas separadoras de hidrocarburos que permiten tratar el agua proveniente de las zonas con posibilidad de vertidos de hidrocarburos u otras sustancias nocivas (plataforma de aeronaves, calles de rodaje, cabeceras de pista, parque de bomberos, plataforma de pruebas contra incendios, aparcamientos y viales alrededor del aparcamiento) de manera que la calidad del efluente cumpla con los requisitos medioambientales establecidos.



Las ampliaciones del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, harán necesario ampliar la instalación de drenaje siguiendo el criterio de las instalaciones realizadas.

### Abastecimiento y distribución de energía eléctrica

Desde el punto de vista eléctrico el Sistema General Aeroportuario está separado en dos zonas independientes. Por un parte se encuentra la central eléctrica y todos los edificios e instalaciones existentes, y por otra parte están las parcelas libres del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

Por su parte, la central eléctrica está conectada a la red eléctrica mediante 2 centros de reparto y entrega de energía que se encuentran en sus proximidades (CREE-1 y CREE-2). Ambos reciben a dos líneas de alta tensión, en 20 kV, que garantizan un suministro de energía de 3+3 MW.

La central eléctrica alberga los equipos que distribuyen la alimentación eléctrica a todos los edificios, instalaciones y equipos que lo requieren dentro del aeropuerto. La distribución a todos los centros de transformación es en alta tensión. En caso de pérdida de energía exterior, dos grupos electrógenos alimentan las cargas de emergencia del aeropuerto. Además la central se ha diseñado previendo un funcionamiento redundante que asegure el suministro en caso de fallo simple de alguna de las acometidas.

El emplazamiento y las instalaciones de la central eléctrica son adecuados, con capacidad y equipamiento suficiente para abastecer la demanda futura. No obstante se ha previsto una zona libre junto a la central eléctrica para posibles necesidades.

Por otra parte, para el suministro de energía de las parcelas libres la urbanización cuenta con una red de distribución independiente de la central eléctrica que cuelga directamente de un tercer centro de reparto y entrega de energía (CR-ZAC).

Esta red de distribución está formada por 2 anillos de media tensión conectados con 16 centros de transformación. A su vez desde estos centros de transformación se han dispuesto líneas de distribución en baja tensión a lo largo de las aceras de la urbanización con el fin de conectar las parcelas con la red eléctrica. El total de la potencia de los transformadores instalados en la urbanización asciende a 11,96 MVA.

Se ha independizado esta red del resto del aeropuerto para evitar que la actividad de terceras empresas que hagan uso de esta línea pueda afectar a la calidad y al servicio de la energía suministrada a las instalaciones aeroportuarias a través de la central eléctrica.

La acometida eléctrica a este tercer centro de reparto (CR-ZAC) está previsto que se realice desde el extremo noreste del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, en





concreto mediante una conducción existente junto a la vía de acceso al aeropuerto desde la autovía A-30.

Así mismo, el desarrollo de la urbanización implicará una ampliación de la red de distribución en función de las nuevas infraestructuras, instalaciones y parcelas que se prevean.

### Redes de Comunicaciones

Existen dos acometidas de fibra óptica en el límite del Sistema General Aeroportuario. Una en el acceso principal (A-30) y la otra en el acceso secundario (MU-601). Ambas confluyen en un nodo instalado en el Edificio Terminal desde el cual se puede dar servicio de voz y datos a todas las instalaciones del aeropuerto mediante la red multiservicio.

Ante los futuros desarrollos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se deberán prever extensiones de esta red desde las dos acometidas.

Adicionalmente el aeropuerto dispone de las instalaciones necesarias para el despliegue de un sistema de comunicaciones móviles para proporcionar servicios de comunicaciones vía radio. En concreto se trata de un Sistema de Comunicaciones Móviles con Compartición Dinámica de Canales (Sistema Trunking-TETRA).

Estos servicios de comunicaciones móviles se desplegarán en las dependencias del aeropuerto, incluyendo el Centro de Emisores. La ubicación del Centro de Emisores en el conjunto del aeropuerto es por tanto un parámetro de diseño importante para el sistema. Teniendo en cuenta dicha ubicación, se utilizará una antena tal que proporcione un alcance de 3,34 km, lo que asegura cobertura al total del recinto aeroportuario.

### **1.3.6 Detalle de Ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias**

El diseño de la red viaria de la ordenación propuesta, que constituye el esqueleto de acceso a las parcelas, se ha realizado a partir de los dos accesos previstos en el aeropuerto. En la unión del acceso principal, desde la autovía A-30, con el acceso secundario, desde la carretera MU-601, se organiza el viario estructurante de todo el aeropuerto y de acceso a las distintas áreas funcionales. Se ha procurado satisfacer los siguientes criterios:

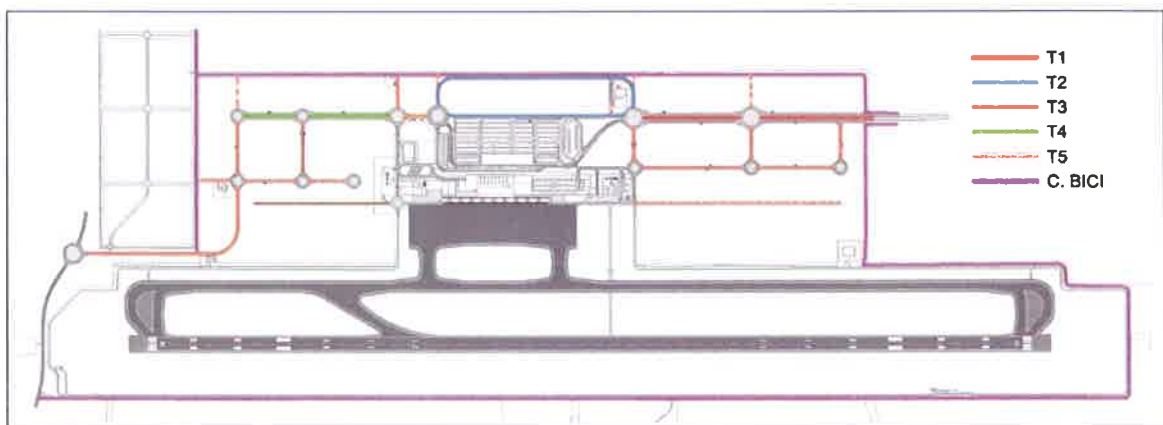
- Jerarquización de la red viaria para facilitar la orientación del pasajero dentro del aeropuerto y poder canalizar y dirigir el tráfico en función del destino.
- Reducción de los tráficos de la travesía principal mediante rotondas, provocando también el cambio de dirección hacia las distintas áreas funcionales.





- Definición de una traza adaptada en lo posible a la topografía, procurando la ortogonalidad y delimitando manzanas con la máxima regularidad geométrica.
- Diseño de secciones viarias adecuadas, en imagen urbana y sección estructural, al tipo y volúmenes de tráficos a soportar (peatonales o rodados).
- Diseño de un trazado de carril bici desde el límite del aeropuerto que permita recorrerlo perimetralmente, aunque no en su totalidad.

Todo lo anterior, ha llevado a definir un modelo de viario con cinco tramos definidos cuya sección varía entre 11 y 34 m entre los límites de parcelas.



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-14. Identificación de los tramos de viario

Estos viarios a su vez pueden agruparse en tres categorías de sección:

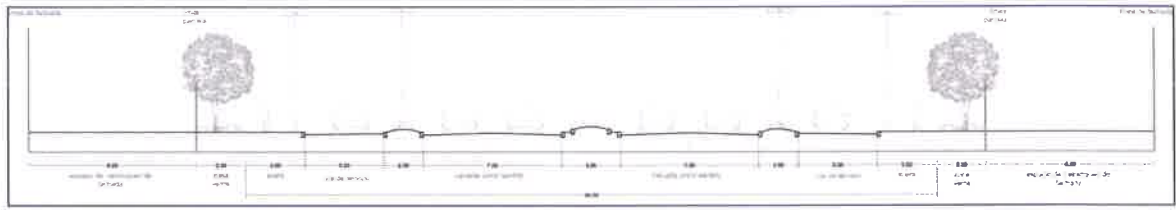
- La primera categoría viaria está constituida por el viario estructurante de gran capacidad de tráfico rodado, que pone en relación el acceso principal al aeropuerto con el acceso secundario.

Esta primera categoría de sección viaria está constituida por dos carriles de acceso para cada sentido, en el caso del tramo T1, y un carril por cada sentido en el caso del tramo T4, separados por una mediana de 2 m, una vía de servicio por cada sentido, para los tramos T1 y T4, acera de 2 metros y la plantación puntual de arbolado que le confieren a la vía una identidad y continuidad a lo largo de la misma.

El tramo T2, está constituido por una calzada con dos carriles de sentido único y una acera de 2 metros.

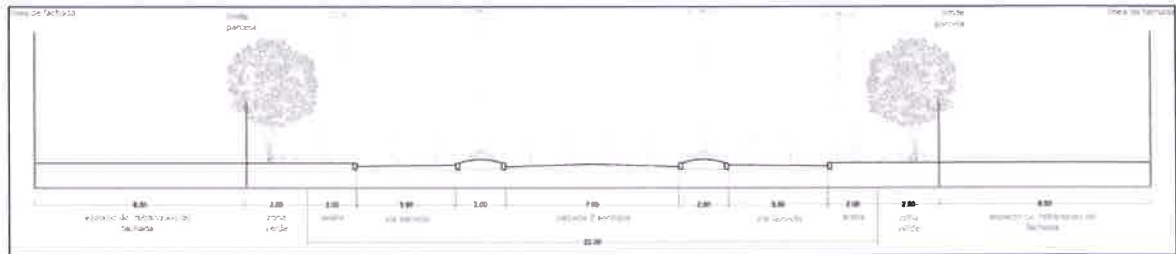
Por último, el tramo T3 lo constituye una calzada con dos carriles uno para cada sentido, una acera de 2 metros.





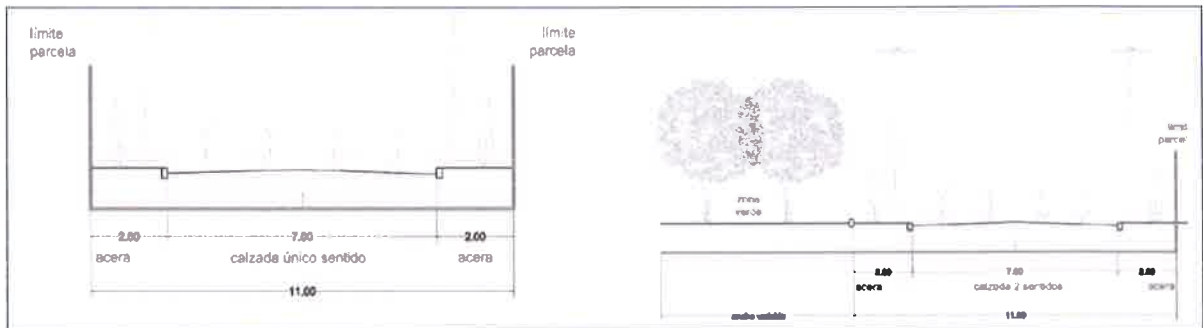
FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-15. Sección de viario T1



FUENTE: Elaboración propia

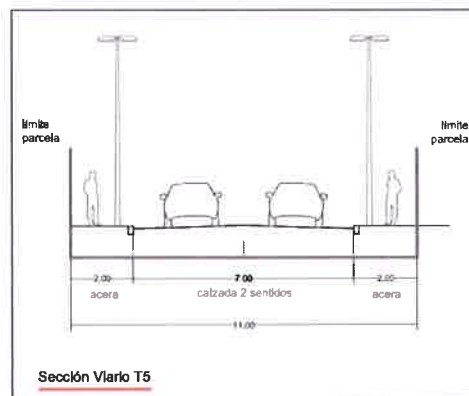
Ilustración 1-16. Sección de viario T4



FUENTE: Elaboración propia

Ilustración 1-17. Sección de viario T2 y T3

- La segunda categoría viaria está constituida por el vial de acceso secundario desde la MU-601 y los viales de distribución a las distintas manzanas de las áreas funcionales. La sección del viario es de 11 m, con una calzada de dos carriles uno para cada sentido y acera de 2 metros. La sección tipo de esta categoría corresponde a la sección de viario T5.



FUENTE: Elaboración propia







*Ilustración 1-18. Sección de viario T5*

- La tercera categoría de vía está formada por el viario local de acceso a las parcelas; dado que los tráficos que soportan son muy reducidos se proyectan como calles de coexistencia con preferencia del peatón sobre el vehículo rodado. La sección predominante de este viario es de 13 metros, con una calzada de dos carriles uno para cada sentido y acera de 2 metros, la sección tipo de esta categoría es coincidente con la T5.





## 2. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

### 2.1 Estudio de transportes terrestres. Capacidad de accesos

La configuración general de la ordenación de la urbanización del nuevo aeropuerto viene condicionada por su accesibilidad a las vías de comunicación principales próximas al aeropuerto y a las que se ha dado una conexión directa.

En concreto la ubicación del aeropuerto a unos 20 km al sur del municipio de Murcia, entre los núcleos de población de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto, lo sitúa próximo a la Autovía de Murcia (A-30) y por tanto será ésta la principal vía de acceso al aeropuerto. Por otro lado, la carretera MU-601 dada su proximidad al aeropuerto por el suroeste, también servirá de acceso secundario al aeropuerto.

Según los datos recogidos por el Plan Director, la demanda horaria prevista (vehículos/hora punta), para la fase II de construcción del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, con un tráfico de pasajeros de 3.000.000 anuales, se estima en 874 vehículos/hora, para el acceso norte (A-30) y 396 vehículos/hora para el acceso sur (MU-601).

#### a) Parámetros de diseño

Para poder diseñar una carretera de forma que pueda hacer frente a la demanda de tráfico prevista es necesario conocer la capacidad de la misma. En la práctica esto no resulta suficiente, ya que las condiciones de circulación son difíciles cuando se alcanza dicha capacidad, puesto que la velocidad media es baja, las separaciones entre vehículos pequeñas y su maniobrabilidad complicada. Por ello, es conveniente que una carretera funcione con una intensidad de tráfico menor que su capacidad y conseguir así un nivel adecuado de calidad en la circulación.

Para ello, se definen unas condiciones que se consideren aceptables. Dichas condiciones dependerán del contexto en que se enmarque la carretera, y una escala de condiciones desde el punto de vista del usuario de la vía, eligiéndose las más adecuadas. Para ello, en el *Highway Capacity Manual 2000*, se definen 6 niveles de servicio (LOS) diferentes en una escala de A a F, mediante la densidad de tráfico, expresada en coches por kilómetro y carril.

En el caso del nivel A, la vía tiene fluidez total y la velocidad de los vehículos es prácticamente igual a la que libremente elegirían si no se vieran entorpecidos por otros vehículos en unas condiciones de circulación libre. En los niveles B, C y D la circulación es estable pero, al pasar de uno a otro, se observa cómo la velocidad de los vehículos se ve cada vez más influida por la de los demás. En el nivel D se está próximo a la inestabilidad, siendo sus condiciones tolerables sólo durante cortos periodos de tiempo.



Un nivel de servicio E corresponde a unas condiciones de circulación en las que la intensidad de tráfico llega a alcanzar el límite de la capacidad de la carretera, mientras que un nivel de servicio posterior al E, supone la congestión de la misma.

Nivel	Densidad de tráfico máxima (vehículos km/carril)	
	Autopistas y autovías	Otras vías
A	7	7
B	11	11
C	16	16
D	22	22
E	28	25-28

FUENTE: Highway Capacity Manual 2000

Tabla 2-1. Definición de niveles de servicio. Vías con calzadas separadas

Para determinar la capacidad e intensidad de tráfico, se parte de unas condiciones ideales de trazado y tráfico a modo de referencia y, posteriormente, se aplicarán unos factores de corrección con los que ir adecuando el cálculo a las condiciones reales de la vía en estudio. Dichos factores se obtienen de una serie de tablas incluidas en Highway Capacity Manual 2000 y que posteriormente se muestran.

En el aeropuerto las condiciones ideales serían las siguientes:

- Carriles de anchura igual o superior a 3,50 m.
- Suma de obstáculos laterales a la calzada de más de 3,6 m.
- Tráfico constituido por coches exclusivamente.
- Terreno llano.
- Conductores conocedores de la vía.
- No hay accesos directos a la calzada.
- Existe mediana entre las dos calzadas.

Para determinar la capacidad de una vía, se define la velocidad libre (VL) de la misma como la velocidad media de los coches cuando el tráfico es ligero. Esta velocidad se estimará mediante la siguiente expresión:

$$VL = VLB - f_a - f_o - f_e - f_m - f_c - f_n$$

Donde:

- VL, Velocidad libre
- VLB, Velocidad libre básica; es la específica de la vía según el caso (90, 100, 120 km/h, etc.)
- f<sub>a</sub> Factor que tiene en cuenta el efecto de la anchura de los carriles





- $f_o$ , Factor que tiene en cuenta los obstáculos laterales a ambos lados de la calzada
- $f_e$ , Factor que tiene en cuenta la separación entre enlaces; sólo en autopistas y autovías urbanas (no afecta en el caso del aeropuerto)
- $f_m$ , Factor que tiene en cuenta el tipo de mediana
- $f_c$ , Factor que tiene en cuenta el número de accesos; sólo en autopistas y autovías urbanas (no afecta en el caso del aeropuerto)
- $f_n$ , Factor por número de carriles; sólo en vías con calzadas separadas

En el caso concreto del aeropuerto, la velocidad libre básica se desconoce, por lo tanto se han realizado varias hipótesis de estudio dependiendo de la velocidad de que se trate. Los factores de corrección se muestran en las tablas indicadas. En cada tabla se han destacado en color rojo los valores seleccionados para los distintos parámetros, en función de las características de la vía y del tráfico existente, a saber:

Características de la vía	Acceso norte (principal)	Acceso sur (secundario)
Número de carriles por calzada	2	1
Anchura de carril	3,5 m	3,5 m
Anchura de los arcenes	1,0 m	0,5 m
Mediana	SI	NO

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 2-2. Características de las vías de acceso al aeropuerto

Anchura del carril (m)	$f_a$ (km/h)
3,6	0,0
<b>3,5</b>	<b>1,0</b>
3,4	2,1
3,3	3,1
3,2	5,6
3,1	8,1
3,0	10,6

FUENTE: Highway Capacity Manual 2000

Tabla 2-3. Factor de corrección por anchura de carril







Suma de distancias a obstáculos a ambos lados (m)	f <sub>o</sub> (km/h)	
	2 carriles	3 carriles
3,6	0,0	0,0
3,0	0,6	0,6
2,4	1,5	1,5
1,8	2,1	2,1
1,2	3,0	2,7
0,6	5,8	4,5
0,0	8,7	6,3

FUENTE: Highway Capacity Manual 2000

Tabla 2-4. Factor de corrección por obstáculos laterales

Mediana	f <sub>m</sub> (km/h)
Sin mediana (acceso sur)	2,6
Con mediana (acceso norte)	0,0

FUENTE: Highway Capacity Manual 2000

Tabla 2-5. Factor de corrección por mediana

Accesos por km	f <sub>c</sub> (km/h)
0	0
6	4
12	8
18	12
24 o más	16

FUENTE: Highway Capacity Manual 2000

Tabla 2-6. Factor de corrección por accesos

b) Capacidad de los accesos

Con los parámetros anteriormente indicados, se fijan unos valores de VLB = 70 km/h, en el acceso norte, realizado desde la A-30, y de VLB = 50 km/h, en el acceso sur, realizado mediante la MU-601. Así se obtienen unos valores de velocidad libre VL = 69 km/h para el acceso norte y de VL = 46,4 km/h para el sur.

La capacidad para una carretera de doble calzada, que no sea autovía o autopista, viene dada por la siguiente expresión:

$$C = 1,200 + 10 * VL \text{ (coches/hora/carril)}$$





Introduciendo el valor de la velocidad libre anteriormente calculado, resulta una capacidad de 1.894 coches/hora/carril, para el acceso norte y de 1.668 coches/hora/carril, para el acceso sur.

Este valor no lleva implícito la heterogeneidad de los vehículos usuarios de la vía, sino que considera a todos como si fueran del mismo tipo. Para incorporar este hecho al análisis y acercarse más al contexto en estudio, será necesario aplicar unos factores que sirven para determinar a cuántos equivale cada vehículo de otro tipo. Estos factores de equivalencia dependen del tipo de vehículo: camiones, autobuses, caravanas, etc. y de las características del trazado, según sea llano, ondulado o accidentado. En la Tabla 2-7 se muestran los factores E<sub>p</sub> y E<sub>r</sub> a utilizar y la composición del tráfico (porcentaje de vehículos pesados y de recreo, P<sub>p</sub> y P<sub>r</sub>).

Tipo de vehículo	Tipo de terreno		
	Llano	Ondulado	Accidentado
E <sub>p</sub> (camiones y autobuses)	1,5	2,5	4,5
E <sub>r</sub> (vehículos de recreo)	1,2	2,0	4,0

FUENTE: Highway Capacity Manual 2000

Tabla 2-7. Factores medios de equivalencia

La capacidad en vehículos reales viene dada por la expresión:

$$C_{real} = C_{eq} * f_{vp} \text{ (vehículos/hora/carril)}$$

Donde el factor f<sub>vp</sub> viene dado por:

$$f_{vp} = \frac{100 - P_p - P_r + P_p \cdot E_p + P_r \cdot E_r}{100}$$

Donde:

- P<sub>p</sub>, Porcentaje de vehículos pesados
- P<sub>r</sub>, Porcentaje de vehículos de recreo
- E<sub>p</sub>, Equivalente de vehículos pesados
- E<sub>r</sub>, Equivalente de vehículos de recreo



Para obtener la composición del tráfico de accesos al aeropuerto se han realizado las siguientes hipótesis al no disponer de la información: se ha partido de la previsión recogida en el Plan Director de distribución por tipo de medio de los aparcamientos necesarios, obteniendo un 99% de turismos y un 1% de vehículos pesados. Para incluir los camiones de suministro al aeropuerto, que no utilizan los aparcamientos, se ha aumentado el porcentaje de vehículos pesados en base a los datos obtenidos de aeropuertos similares, de modo que el 5% del total de vehículos que acceden al Aeropuerto son vehículos pesados, y el 95% de turismos, principalmente los pasajeros



y/o empleados. Considerando un terreno llano, se tiene un factor de corrección  $f_{vp}$  de 1.002 y con él una capacidad real de 7.576 vehículos/hora para el acceso norte y de 3.335 vehículos/hora para el acceso sur.

Sin embargo, al desconocer la velocidad libre final de cada acceso, se ha calculado bajo diferentes hipótesis de velocidades en cada uno de los accesos, obteniendo los siguientes resultados.

VLB (km/hora)	Acceso NORTE					Acceso SUR		
	50	60	70	80	90	50	60	70
Capac. en vehículos reales (vehículos/hora/carril)	1.694	1.794	1.894	1.994	2.094	1.668	1.768	1.868
Capacidad (vehículos/hora)	6.775	7.175	7.576	7.977	8.378	3.335	3.536	3.736

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 2-8. Hipótesis de capacidad en función de la VLB

A la vista de los resultados obtenidos en la *Tabla 2-8*, se comprueba que los accesos planteados están bien dimensionados en cuanto a la capacidad de los mismos. Ya que, para la hipótesis de velocidad más desfavorable (50 km/h), el acceso norte tiene prevista una demanda de 874 vehículos/hora y tiene una capacidad de hasta 6.775 vehículos/hora, y el acceso sur tiene prevista una demanda de 396 vehículos/hora y tiene una capacidad de hasta 3.335 vehículos/hora.

A modo de conclusión se puede decir que ambos accesos tienen una capacidad de hasta 7 veces más de la demanda prevista por los datos obtenidos por el Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia, en la hipótesis de demanda de 3.000.000 de pasajeros anuales.

## 2.2 Estudio de propiedad del suelo

A continuación se muestra la relación de parcelas afectadas por la ocupación del suelo del Plan Especial sobre lo especificado en la Orden Ministerial de aprobación del Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia.





Polígono	Parcela	Superficie parcela (m <sup>2</sup> )	Titular	Afección (%)	Superficie afectada (m <sup>2</sup> )
P-059	9036	1.286.767	CARM	100,0	1.286.767
P-059	9038	11.031	CARM	30,1	3.318
P-059	9039	9.947	CARM	89,8	8.931
P-060	9015	1.668.488	CARM	100,0	1.668.488
P-060	9018	471.285	CARM	100,0	471.285
P-065	9048	78.799	CARM	100,0	78.799
P-161	61	7.698	CARM	15,5	1.113
P-161	9012	84.728	CARM	100,0	84.728
P-161	9013	218.550	CARM	100,0	218.550
P-161	9017	18.958	CARM	100,0	18.958
P-161	9018	17.838	CARM	100,0	17.838
P-162	9016	98.066	CARM	100,0	98.066

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 2-9. Relación de parcelas afectadas

El plano I-05 muestra la delimitación de cada una de las parcelas relacionadas en la Tabla 2-9.

## 2.3 Servidumbres aeronáuticas

### 2.3.1 Consideraciones generales

El Sistema General Aeroportuario trae como consecuencia la existencia de unas servidumbres aeronáuticas legales que de manera muy significativa van a delimitar y condicionar el tipo de desarrollo urbanístico del entorno del ámbito de dicho aeropuerto.

La descripción de las superficies limitadoras de obstáculos se atiene a lo especificado en: el Decreto 584/72, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas; a las recomendaciones del capítulo 4º del Anexo 14 de la OACI; del Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 6; del Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II; y del Anexo 10 de la OACI, Telecomunicaciones Aeronáuticas; así como en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público.

Existen tres tipos de servidumbres asociadas a cualquier aeropuerto, que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos en su entorno, y que son totalmente necesarias para que puedan llevarse con seguridad los distintos movimientos de las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje:







- Servidumbres de aeródromo: son un conjunto de superficies que se definen a partir de las características físicas del aeropuerto. Su principal cometido es salvaguardar las maniobras de las aeronaves mediante la fijación de altitudes máximas de edificación protegiendo además al aeropuerto de la proliferación de construcciones y obstáculos en sus cercanías, asegurando de esta manera su viabilidad.
- Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas: son un conjunto de superficies que permiten asegurar el funcionamiento correcto de las instalaciones radioeléctricas de comunicaciones y de ayudas a la navegación, responsables en gran medida de la seguridad de la operación de las aeronaves. Su cometido es evitar que se produzcan interferencias o ecos que proporcionen falsas informaciones en los instrumentos de comunicación y de navegación.
- Servidumbres de las operaciones de aeronaves: este tipo de servidumbres son definidas con el fin de proteger las diferentes fases de la maniobra de aproximación por instrumentos de las aeronaves. Están definidas en función de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación.

En concreto para el Aeropuerto Internacional Región de Murcia la descripción y el alcance de dichas servidumbres queda recogido en el Plan Director. Dicho alcance será actualizado, con posterioridad, conforme a las últimas revisiones del Decreto 584/72 mediante el establecimiento y publicación de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto que deberán ser aprobadas por la autoridad competente.

Las servidumbres aeronáuticas que preveía el Plan Director se extienden más allá del aeropuerto afectando directamente a tres municipios: Murcia, Fuente Álamo y, en menor medida, Torre Pacheco. Estas afecciones supondrán la necesidad de incorporar su consideración en el planeamiento urbanístico de los tres municipios.

En el plano O-11, de los planos de afección al entorno del presente Plan Especial, se muestra la envolvente de las superficies generadoras de las servidumbres aeronáuticas y su afección en los municipios del territorio.

Las vulneraciones que presentan las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Internacional Región de Murcia se concentran, con carácter general, en la pedanía de Corvera, al norte del aeropuerto, producida por la Sierra de Carrascoy en un área de 1.120 hectáreas que afecta las superficies horizontal y cónica; y también la generada por una zona en el noreste de todo el ámbito afectado, en 31 hectáreas al tramo horizontal de la superficie de aproximación de la pista 23. Por tanto, el área total de terreno que penetra en las servidumbres es de 1.151 hectáreas.

Con carácter general no podrán desarrollarse actuaciones que se encuentren en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que puedan ser





consideradas obstáculos, si las autorizaciones emitidas por las administraciones públicas no cuentan con el previo acuerdo favorable del Ministerio de Fomento.

No obstante el Ministerio de Fomento podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado mediante un estudio aeronáutico de seguridad que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, o que se trata de un supuesto de apantallamiento.

### 2.3.2 Servidumbres de aeródromo

Las servidumbres de aeródromo del Aeropuerto Internacional Región de Murcia están definidas conforme a las características y dimensiones de la pista y el tipo de operaciones que en su momento previó el Plan Director. En consecuencia, dichas servidumbres quedaron constituidas por las siguientes superficies:

- Superficies de subida en el despegue: Plano inclinado, con pendiente al 2%, que se extiende más allá del extremo de la pista en el sentido del despegue, hasta una longitud de 15.000 metros y una anchura de 1.200 metros.
- Superficies de aproximación: Combinación de planos inclinados, con pendientes entre el 0% y el 2,5%, anterior al umbral de pista, que se extiende hasta una longitud de 15.000 metros y una anchura de 4.800 metros.
- Superficie de transición: Superficie con pendiente ascendente del 14,3% que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado a una distancia de 150 metros, y desde los bordes de la superficie de aproximación hasta una altura de 45 metros sobre el centro de la pista.
- Superficie horizontal interna: Superficie formada por un plano horizontal elevado a 45 metros sobre el centro de la pista, y delimitada por una circunferencia de 4.000 metros de radio alrededor del centro de la pista.
- Superficie cónica: Tronco de cono invertido con base en la superficie horizontal interna y con pendiente ascendente del 5% hasta una altura de 145 metros sobre el centro de la pista, lo que equivale a un radio, en su parte superior, de 6.000 metros.

Al respecto de las distintas superficies indicadas, la normativa aplicable impone las siguientes limitaciones en relación con los posibles obstáculos:

- Ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos por las superficies definidas.
- Fuera de las áreas citadas en los artículos anteriores, en todo el territorio nacional, deberán considerarse como obstáculos los que se eleven a una altura superior a los 100 metros sobre planicies o partes prominentes del terreno o nivel del mar dentro de aguas jurisdiccionales, las construcciones que sobrepasen tal altura;



serán comunicadas al Ministerio de Fomento para que por éste se adopten las medidas oportunas, a fin de garantizar la seguridad de la navegación aérea.

- Podrá solicitarse autorización excepcional cuando se vulneren los límites anteriores en los supuestos de apantallamiento. A estos efectos, se considera que un objeto está apantallado cuando:
  - Se encuentre situado por debajo del plano que pasa por el punto más elevado del obstáculo que sirve de apantallamiento y forma una pendiente negativa del 10% con la horizontal que pasa por dicho punto, cualquiera que sea la dirección que se encuentre respecto al aeropuerto (excepto en sentido contrario a la dirección del mismo), y a una distancia, medida horizontalmente, no superior a 150 metros; o,
  - Se encuentra situado dentro del volumen engendrado por la traslación horizontal del contorno del obstáculo que sirve de apantallamiento, en sentido opuesto al que se encuentra el aeropuerto, y a una distancia horizontal de dicho obstáculo, no superior a 150 metros.

### 2.3.3 Servidumbres radioeléctricas

En relación con la protección del espacio radioeléctrico, el Aeropuerto Internacional Región de Murcia cuenta con las siguientes instalaciones:

- Torre de control: Es una instalación que alberga los emisores que permiten las comunicaciones con los usuarios del espacio aéreo.
- Centro de Emisores: Es una instalación que alberga los emisores que permiten las comunicaciones con los usuarios del espacio aéreo.
- DVOR/DME: Se trata de un radiofaro omnidireccional de VHF que proporciona guía direccional a la aeronave mediante tecnología Doppler (DVOR) y un medidor de distancia hasta la instalación (DME).
- Localizador ILS: Es uno de los dos subsistemas que forman la radioayuda ILS, que proporciona guiado de precisión a las aeronaves en las fases de aproximación, aterrizaje y aterrizaje frustrado. Concretamente el localizador da información al piloto de la derrota a tomar.
- Senda de planeo ILS: Es el otro de los dos subsistemas que conforman la radioayuda ILS. En particular, la senda de planeo proporciona información al piloto de la pendiente de descenso durante la aproximación.

Cada una de las instalaciones sujetas a este tipo de servidumbres, da lugar a dos zonas que deben estar protegidas:

- Zona de seguridad: superficie del terreno que rodea la instalación hasta una distancia que varía según cuál sea el tipo de ésta.





- Superficie de limitación de alturas: superficie con pendiente constante que rodea la instalación hasta una distancia que varía según cuál sea el tipo de ésta.

Para cada una de las instalaciones existentes y las zonas de protección correspondientes la normativa aplicable impone, principalmente, las siguientes limitaciones:

- Dentro de la zona de seguridad se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la autoridad aeronáutica competente.
- Se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase en altura la superficie de limitación de alturas.
- Dentro de la zona de limitación de alturas será necesario el consentimiento previo de la autoridad aeronáutica competente para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico o cualquier otro dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas del aeropuerto.

#### 2.3.4 Servidumbres de operación

Las servidumbres previstas en el Plan Director no incluyen las de este tipo, ya que cuando se aprobó el Plan Director aún no se habían definido las maniobras de aproximación al aeropuerto.

No obstante, la Comisión Interministerial de Defensa y Fomento (CIDFEO), en su reunión plenaria DIC 03/12, del 11 de diciembre de 2012, aprobó las maniobras instrumentales, el espacio aéreo y la carta visual del Aeropuerto Internacional Región de Murcia; si bien aún no han sido publicadas por los servicios de información aeronáutica.

De entre las maniobras y procedimientos aprobados, aquellas que son objeto de protección mediante servidumbres son las siguientes:

- Aproximación ILS RWY23
- Aproximación LOC RWY 23
- Aproximación VOR RWY23
- Aproximación VOR RWY05
- Carta de aproximación visual



Las servidumbres a establecer son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Las áreas y superficies varían de acuerdo con





las características técnicas de dicha ayuda y de los mínimos de aterrizaje que correspondan.

La normativa aplicable impone que dentro de las referidas áreas y superficies se deberá:

- restringir la creación de nuevos obstáculos, y
- eliminar los ya existentes o señalizarlos.

### 2.3.5 Servidumbres de limitación a actividades

De manera complementaria a las servidumbres indicadas en los apartados anteriores, la normativa actual establece también determinadas limitaciones a actividades en la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres aeronáuticas.

A este respecto la Autoridad Aeronáutica competente podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.
- El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.

El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.





### 2.3.6 Afección al territorio

La presencia de servidumbres aeronáuticas generadas por el Aeropuerto Internacional Región de Murcia afecta a los siguientes términos municipales:

- Murcia,
- Fuente Álamo, y
- Torre Pacheco

Esta afección implica el establecimiento de una limitación de altura de construcción en los nuevos desarrollos urbanísticos que se quieran llevar a cabo en las zonas afectadas de los mencionados municipios, bajo las cuales será requisito imprescindible disponer del informe favorable por parte de la autoridad competente que garantice la seguridad y regularidad de las operaciones.

No obstante, como se ha indicado en apartado anterior, excepcionalmente se podrá autorizar actuaciones que superen dichos límites si un estudio aeronáutico de seguridad acredita que no se compromete la seguridad ni la regularidad de las operaciones.

En el Plano O-11 se ha representado el área afectada por las servidumbres aeronáuticas y se han establecido varias zonas de limitación de altura libre que no podrá ser superada por nuevas edificaciones, incluido antenas, chimeneas, demás instalaciones y medios mecánicos dispuestos durante su construcción.

Las distintas zonas son las siguientes:

- Zona vulnerada y de limitación de alturas a cero metros. En toda esta área no sería posible la construcción de edificaciones o implantación de instalaciones nuevas por encima de la cota del terreno.
- Zona de limitación de alturas de cinco metros: En toda esta área sería posible la construcción de edificaciones o implantación de instalaciones de menos de 5 m sobre la cota del terreno, de manera orientativa. Esta zona podría permitir la construcción de viviendas unifamiliares de una única planta.
- Zona de limitación de alturas de diez metros: En toda esta área sería posible la construcción de edificaciones o implantación de instalaciones de menos de 10 m sobre la cota del terreno, de manera orientativa. Esta zona podría permitir la construcción de viviendas unifamiliares de planta baja más una.
- Zona de limitación de alturas de veinte metros: En toda esta área sería posible la construcción de edificaciones o implantación de instalaciones de menos de 20 m sobre la cota del terreno, de manera orientativa.

La superficie de terreno que engloba cada zona es aproximadamente:





Zona	Superficie (m <sup>2</sup> )
Vulnerada	8.418.921
Altura libre 0 m	3.085.340
Altura libre 5 m	3.201.955
Altura libre 10 m	6.635.712
Altura libre 20 m	165.956.796
<b>TOTAL</b>	<b>187.298.724</b>

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 2-10. Zonas de limitación de altura libre

Las limitaciones indicadas tienen la salvedad que se indicaba anteriormente, de que el Ministerio de Fomento podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado mediante un estudio aeronáutico de seguridad que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, o que se trata de un supuesto de apantallamiento.

En particular será habitual el supuesto de apantallamiento que los obstáculos naturales o artificiales, de carácter permanente, pueden producir sobre nuevas construcciones.

## 2.4 Servidumbres acústicas

### 2.4.1 Consideraciones generales

Tal y como se ha descrito en el marco legal, las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas a través de la ley 5/2010.

Tanto esta Ley 5/2010, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, establecen la posibilidad de delimitar servidumbres acústicas del aeropuerto, destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo del mismo con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas o que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por el aeropuerto.

Según establece dicho Real Decreto 1367/2007 en su Disposición transitoria primera:

*"en tanto no se apruebe el mapa acústico o las servidumbres acústicas (...), se entenderá por zona de servidumbre acústica de las mismas a efectos de lo dispuesto en dicho Real Decreto y, especialmente, de sus artículos 10 y 23, el territorio incluido en el entorno de la*





infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes".

En relación a estos objetivos de calidad acústica y áreas acústicas el artículo 23 del RD 1367/2007 determina que las nuevas infraestructuras aeroportuarias:

- 1. Las nuevas infraestructuras (...) aeroportuarias deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV.
- 2. Así mismo, las nuevas infraestructuras (...) aeroportuarias no podrán transmitir al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas niveles de ruido superiores a los establecidos como valores límite de inmisión máximos en la tabla A2, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

FUENTE: R.D. 1367/2007. Anexo III, Tabla A1

Tabla 2-11. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias







Tipo de área acústica		Índice de ruido $L_{Amax}$
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	80
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	85
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	88
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	90
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	90

FUENTE: R.D. 1367/2007. Anexo III, Tabla A2

Tabla 2-12. Valores límite de inmisión máximos de ruido aplicables a infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias

Estos 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).

Con objeto de establecer las áreas acústicas correspondientes, y definir las isófonas que establezcan las servidumbres acústicas en tanto no estén aprobadas mediante el correspondiente Real Decreto, se evalúa la clasificación y calificación urbanística de los terrenos limítrofes y localizados en el entorno más próximo al Sistema General Aeroportuario Previsto, excluyendo aquellos pertenecientes al área de cautela y al Sistema General de Infraestructuras Hidráulicas:

- Todos los terrenos colindantes al Sistema General Aeroportuario Previstos se califican como suelo no urbanizable inadecuado agrícola: Sin límite establecido de inmisión
- En su entorno más cercano se identifican:
  - A 640 m aprox.: Terreno clasificado como Sistema General (Otras dotaciones) limítrofe a suelo urbanizable sin sectorizar de actividades económicas: **b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.**
  - A 700 m aprox.: Terreno clasificado como Suelo Urbanizable Sin Sectorizar. Residencial de mínima densidad: **a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.**

Así pues se realizan las siguientes consideraciones:

- 1) los criterios y directrices que se describen en el anexo V del RD 1367/2007 y en el artículo 10 de la ordenanza municipal, para el establecimiento y delimitación de un sector del territorio como de un tipo de área acústica determinada;





- 2) la clasificación y calificación urbanística de los terrenos próximos al aeropuerto; y,
- 3) los límites de inmisión más restrictivos de las distintas áreas acústicas identificadas,

Con estas premisas la delimitación de la zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la envolvente en todos escenarios previstos, correspondiente al valor límite del área acústica más restrictiva: **a) sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial**, que figura en la tabla A 1, del anexo III. Estos valores representan los valores de  $L_d$  60 dB,  $L_e$  60 dB y  $L_n$  50 dB.

Por otra parte, con objeto de llevar a cabo el análisis territorial de afección por la huella de ruido, será necesario representar para cada uno de los índices de ruido considerados, las curvas que representan el nivel de ruido correspondientes a los valores límite que figuran en la tabla A1 y A2, del Anexo III del Real Decreto 1367/2007, según las áreas acústicas identificadas en su entorno más cercano.

En su momento se elaboraron las isófonas correspondientes a niveles de tráfico de 1,5 Mpax/año, en respuesta a lo especificado en la DIA de 2003. La referida DIA, en su apartado 5, establecía la necesidad de elaborar un estudio de contaminación acústica y determinar las isófonas correspondientes a los niveles de ruido equivalente de 65  $L_{eq}$  dB(A) día (7 h - 23 h) y 55  $L_{eq}$  dB(A) noche (23 h- 7 h) como límite para la zonificación y establecimiento de usos acordes con la presión sonora en las inmediaciones del aeropuerto.

Posteriormente el Plan Director del aeropuerto previó las huellas de ruido en periodo nocturno y diurno correspondientes a los horizontes de 1,5 y 3 Mpax/año.

Finalmente el Estudio de Impacto Ambiental realizado en 2009 con motivo del Proyecto de ampliación del aeropuerto (Fase II de 3 Mpax/año) incluía un estudio de contaminación acústica donde se definieron las isófonas que delimitan la zona de servidumbre acústica que permite llevar a cabo el análisis territorial.

Si bien las isófonas han de ser revisadas cada 5 años, de conformidad con la Ley 37/2003 del Ruido, dada la situación no operacional del aeropuerto se ha pospuesto dicha revisión que se realizará una vez se hayan iniciado las operaciones.

Esta información se ha trasladado al Plano O-12 donde se identifica la zonificación por presión sonora en el entorno del aeropuerto.





## 2.4.2 Afección al territorio

### Planeamiento urbanístico municipal

Con carácter general, en las áreas potencialmente afectadas las Administraciones competentes deberán tomar las pertinentes decisiones en materia de clasificación del suelo para evitar el desarrollo urbanístico en zonas expuestas a niveles de ruido por encima de los criterios de calidad acústica.

De acuerdo al Real Decreto 1367/2007 y ordenanza municipal los límites para definir la zonificación del espacio circundante al aeropuerto dependerán de los usos y las actividades a realizar en ellos, y son los recogidos en el Anexo III tabla A.1 y A.2 (RD 1367/2007) y Anexo II Tabla IV y V (Ordenanza municipal).

Por su parte, el análisis de los resultados arrojados por el estudio de contaminación acústica, incluido en el Estudio de Impacto Ambiental realizado en 2009, concluye que no existen núcleos urbanos en el entorno afectados parcialmente por los niveles de inmisión máximos permitidos para los indicadores  $L_d$ ,  $L_e$  y  $L_n$ . De todos los términos municipales localizados en las proximidades el que presenta una mayor superficie afectada es el de Murcia, y en menor medida el municipio de Fuente Álamo.

En particular los núcleos de poblaciones más próximos al aeropuerto son Corvera, Valladolides, Los Martínez del Puerto y La Hacienda del Álamo. En ningún caso se sobrepasan los objetivos de calidad aplicables a un área de uso residencial.

En concreto el nivel de ruido ( $L_{eq}$ ) en estas zonas de uso residencial se encuentra por debajo de 60 dB(A) durante los periodos estudiados de día y de tarde, y, por debajo de 50 dB(A), durante el periodo noche. Así mismo, el nivel de ruido máximo ( $L_{Amax}$ ) se encuentra por debajo de los niveles establecidos para zonas de uso residencial, 85 dB(A), y para zonas con requerimientos de especial protección acústica (usos sanitario, docente y cultural), 80 dB(A).

En concreto, los terrenos que se encuentran bajo la huella de ruido delimitada por las isófonas de 60 dB(A), para periodo de día y tarde, y la isófona de 50 dB(A), periodo noche, se califican como:

- Sistema General de Infraestructuras de Transporte, destinado a uso de "instalaciones aeroportuarias".
- Sistema General de Comunicaciones, destinado a uso de "arterias de gran capacidad".

Suelo No Urbanizable, destinado a uso de "áreas agrícolas de interés productivo".

La mayor parte de la huella de ruido afecta a este tipo de suelo, para el que no se define ningún valor límite de inmisión de ruido en la normativa vigente.





- Suelo urbanizable, destinado a usos "económico-dotacionales, grandes polígonos".

En esta zona afectada, que pertenece a la pedanía de Los Martínez del Puerto, el PGMO de Murcia incorporó determinadas afecciones por ruido que habían sido previstas anteriormente en la declaración del aeropuerto como Actuación de Interés Regional.

En concreto, en esta zona el PGMO de Murcia establece que *"se deben limitar los usos en ámbitos de actividad económica, excluyendo aquéllos, comerciales o dotacionales, cuyo desarrollo implique una importante afluencia pública"*.

En relación a futuros desarrollos urbanísticos dentro de la huella de ruido, de conformidad con el RD 1367/2007 en su anexo III tabla A.1, se establece que el área afectada por la servidumbre acústica delimita un área en la que se excluye el uso residencial o aquel que requiera una especial protección contra la contaminación acústica (uso sanitario, docente y cultural) siendo el resto de usos del suelo compatible.

No obstante la legislación actual permite declarar un área, que incumpla los objetivos de calidad acústica que les sea de aplicación, como "Zona de Protección Acústica Especial". En estas zonas sólo se exige cumplimiento de objetivos de calidad acústica en el interior de las construcciones que se edifiquen.

Por último, en previsión de nuevas afecciones al entorno de las futuras ampliaciones del aeropuerto, se define la Zona de Afección Funcional formada por la zona cautelar de afección por huella de ruido (ver Plano O-13) más una banda exterior de 400 metros añadida a los límites noroeste y sureste. En este ámbito se tenderá a conservar el uso actual del suelo, entre otras disposiciones.

#### Plan de Aislamiento Acústico

El Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del aeropuerto (Fase II, 3Mpax/año) constató la existencia de 8 edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto. La Declaración de Impacto Ambiental correspondiente a dicho estudio estableció la obligación de elaborar un Plan de Aislamiento Acústico (PAA) de su entorno.

Según dicha DIA, este 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  $L_d$  60 dB(A) (7:00-19:00 h),  $L_e$  60 dB(A) (19:00-23:00 h) y  $L_n$  50 dB(A) (23:00-7:00 h), elaboradas de acuerdo a los criterios que establece el RD 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, para el escenario de puesta en funcionamiento, dispusieran 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 RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Las actuaciones de aislamiento de las edificaciones se realizarán de acuerdo al documento básico "DB-HR Protección frente al ruido" del Código Técnico de la Edificación.

De conformidad con lo indicado, se elaboró un Protocolo de actuación para el desarrollo de medidas de aislamiento acústico en el aeropuerto, tal y como queda recogido en el "Informe previo al acta de comprobación de obras del aeropuerto de Murcia", de abril de 2012.

## 2.5 Afeción al medio ambiente

El proyecto del aeropuerto cuenta con dos Declaraciones de Impacto Ambiental, aprobadas en distintos años y para distintas infraestructuras en función de las fases del proyecto. En cada una de ellas se definían medidas compensatorias que han sido incorporadas en el proyecto de construcción, tanto de la fase inicial como de la fase II de desarrollo posterior.

### DIA 2003

Por resolución de 13 de Mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, en la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de "nuevo aeropuerto de la Región de Murcia" presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Publicado en el Boletín Oficial del Estado, número 120, el 20 de Mayo de 2003.

Las actuaciones aprobadas para la primera fase de proyecto, que son a las que hace referencia la DIA, son:

- Pista de 3.000 de longitud y 45 m de anchura para aeronaves tipo E.
- Plataforma de estacionamiento para aeronaves de 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 plataforma.
- Edificio terminal para el tratamiento de pasajeros y bloque técnico con una superficie aproximada de 120.000 m<sup>2</sup>.
- Edificio Terminal de Mercancías con una superficie de 1.000 m<sup>2</sup>.
- Torre de Control de 25 m de altura y 300 m<sup>2</sup>.
- Central Eléctrica de 600 m<sup>2</sup>.
- Edificio Contraincendios (SEI), de 1.100 m<sup>2</sup>, categoría 7.
- Centro de Emisores de 100 m<sup>2</sup>.





- Construcción de un aparcamiento de vehículos de 31.000 m<sup>2</sup>.
- Urbanización general del lado tierra de 106.000 m<sup>2</sup>.
- Parcela de Combustible de 10.000 m<sup>2</sup>.

Para la ejecución de las actuaciones dimensionadas, la DIA establece diferentes acciones encaminadas a:

- La protección y conservación de los suelos y la vegetación: que se refiere a los trabajos de construcción.
- La protección del sistema hidrológico y de calidad de las aguas: en que se dan las pautas de estudio de las escorrentías en referencia a las dos ramblas existentes en el emplazamiento, la de Corvera y la del Ciprés, que desemboca finalmente en las actuaciones referidas en el presente Plan Especial acerca de las balsas de laminación y la protección de desagües para evitar inundaciones y no modificar el régimen de corrientes. Asimismo se establecen medidas para el tratamiento de las aguas, con mención expresa a la instalación de sistemas de decantación de sólidos y de separación de hidrocarburos.
- La protección de la fauna: que se refiere a la determinación de rangos altitudinales de riesgo para las aves, el estudio de las corrientes migratorias para evitar afectar el comportamiento de las aves y la implantación de medidas que minimicen el efecto barrera en que se constituye el aeropuerto para el paso de animales en las inmediaciones.
- La protección atmosférica: para el control de la emisión de polvo en los trabajos de construcción y el control de emisiones en la operación aeroportuaria.
- La protección acústica: en que se dan valores límites de presión sonora tanto en los trabajos de construcción como en la operación del aeropuerto.
- La protección del patrimonio cultural: en que se dispone la prospección de la superficie ocupada para identificar yacimientos arqueológicos, paleontológicos y etnográficos.
- El mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes: para minimizar el efecto "barrera" del aeropuerto en las vías de comunicación existentes, con mención expresa a la reposición de la vía pecuaria Cordel de fuente Álamo.
- La localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares: en que se da orientación sobre los estudios a realizar para minimizar la afección que el movimiento de tierras pudiera generar en el entorno.





- La Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra: con la elaboración de un proyecto para repoblación con especies autóctonas y la consideración de los parámetros definitorios de taludes.
- El seguimiento y vigilancia: donde se establece la creación de un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras y para proponer nuevas medidas en las fases de construcción y explotación.

### DIA 2010

Por resolución de 30 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, se formula la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto de "Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia" Fase II, presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (CARM). Publicado en el Boletín Oficial del Estado, número 92, de 16 de Abril de 2010.

Las actuaciones aprobadas para la segunda fase de proyecto, que son a las que hace referencia esta DIA, son:

- 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.
- Incremento de 25.000 m<sup>2</sup> de plataforma de estacionamiento de aeronaves, con un total de 127.000 m<sup>2</sup>.
- Incremento de 4 salas, mediante la extensión del dique del Edificio Terminal.
- Incremento de las plazas de aparcamiento en 18.437 m<sup>2</sup>, lo que hace un total de 49.437 m<sup>2</sup>.
- Plataforma Contraincendios.
- Edificio CARM, de 500 m<sup>2</sup>.

A su vez, la DIA 2010 se estructuró en los siguientes apartados:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.
2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.
3. Resumen del proceso de evaluación.
4. Integración de la evaluación.
5. Condiciones del proyecto.
6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

Como conclusión en la citada DIA se indicó lo siguiente:





*“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”*

La DIA en su apartado 5. Condiciones de proyecto, estableció que se daría cumplimiento a todas las medidas recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental que no contradigan a la propia DIA.

Asimismo, se adoptarán toda una serie de medidas relacionadas con los accesos, la ejecución del proyecto, el Plan de Vigilancia Ambiental, el Plan de Aislamiento Acústico con los límites tolerados y las envolventes pertinentes, el establecimiento de una Comisión de Seguimiento Ambiental del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, etc.

De acuerdo con lo indicado, se justifica cómo el proyecto “Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia. Fase II”, cumple las condiciones al proyecto establecidas en la DIA en su apartado 5. Condiciones del proyecto.

Asimismo, la situación actual del aeropuerto cumple con el apartado 5 de la Declaración de Impacto Ambiental, y con lo establecido en su apartado 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental, ya que ha adoptado las medidas protectoras y correctoras tanto en proyecto como en fase de construcción.









### 3. PLANOS

Los planos incluidos en el presente Plan Especial están agrupados en planos de información y de ordenación, según la siguiente relación:

#### PLANOS DE INFORMACIÓN

1. Situación
2. Medio físico, geológico y litológico
3. Clasificación y calificación según planeamientos municipales
4. Ordenación según Plan Director
5. Estructura de propiedad del suelo
6. Estado actual

#### PLANOS DE ORDENACIÓN

1. Sistema General Aeroportuario previsto y diferido
2. División en subsistemas
3. Red viaria
4. Red de abastecimiento, riego y protección contra incendios
5. Red de saneamiento, drenaje y tratamiento de aguas
6. Red eléctrica
7. Red de telefonía y comunicaciones
8. Ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias
9. Secciones de viario
10. Actuaciones a desarrollar
11. Afección operativa. Municipios afectados
12. Afección acústica. Huellas de ruido
13. Zona cautelar de afección por huella de ruido







## 4. NORMAS ESPECÍFICAS

### CAPÍTULO 1: Condiciones generales

#### Artículo 1.1. Ámbito territorial

1. El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de la Región de Murcia (en adelante Plan Especial) afecta a los términos municipales de Murcia, Fuente Álamo y Torre Pacheco. La ocupación de suelo afecta al municipio de Murcia, con una superficie estimada de 398,10 has para el Sistema General Aeroportuario Previsto y 522,50 has para el Sistema General Aeroportuario Diferido.

#### Artículo 1.2. Naturaleza y objeto

1. Este documento contiene la Normativa de Aplicación del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, redactado al amparo del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificado parcialmente por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre; desarrollada mediante Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
2. La elaboración y tramitación del Plan Especial se lleva a cabo en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia, aprobado mediante Orden Ministerial del 29 de marzo, FOM 1067/2006, que lo calificó como aeropuerto de interés general del Estado por concurrir las condiciones establecidas en los números 1 y 2 del artículo 1 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de Noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, y determinó el modo de gestión de sus servicios, con arreglo a lo previsto en la Ley 13/15, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.
3. El Plan Especial se redacta sobre la base de la coexistencia natural y obligada de las competencias autonómicas sobre ordenación del suelo y de las competencias estatales de carácter sectorial. Al objeto de integrar ambas competencias, se ha elaborado el presente documento, bajo la cooperación y colaboración reconocida reiteradamente en la jurisprudencia del Tribunal Constitucional.
4. El Plan Especial se remite a la normativa sectorial, para asegurar la seguridad y eficiencia de las operaciones de aeronaves en la función gestora de un servicio público de transporte aéreo, y a la normativa territorial, para regular la implantación territorial del Sistema General Aeroportuario.
5. Los Planes Especiales se elaborarán con el grado de precisión correspondiente a los Planes Parciales en lo que se refiere a las determinaciones que constituyen sus fines e incorporarán la previsión de obras a realizar, la determinación del sistema



de actuación, cuando la naturaleza de la obra requiera su ejecución, y la delimitación, en tal caso, de Unidades de Actuación.

6. El Plan Especial, en base al artículo 8 del citado Real Decreto 2591/1998, tiene por objeto la ordenación urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de la Región de Murcia, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de rango regional. La presente normativa de aplicación del Plan Especial se ajusta a la legislación urbanística aplicable en lo que se refiere a las determinaciones y documentos de los Planes Especiales.

### Artículo 1.3. Ámbito de aplicación y alcance

1. Como alcance, la presente Normativa será de aplicación dentro del ámbito señalado en los planos del Plan Especial para el Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Región de Murcia y las distintas áreas de afección. Dicho ámbito incluye no sólo los suelos ocupados por las infraestructuras e instalaciones actuales, sino también las áreas previstas para su ampliación.
2. El ámbito de actuación del presente Plan Especial está constituido por el ámbito del aeropuerto y su Zona de Servicio tal y como lo determina su Plan Director, y toda la superficie está definida como Sistema General de Comunicaciones en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Murcia, aprobado definitivamente mediante Orden de 20 de julio de 2006 (BORM 19 de octubre de 2006).
3. Dentro del propio Sistema General Aeroportuario, el ámbito de ordenación se establece como Sistema General Aeroportuario Previsto. Dicho ámbito se compone del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias y las Infraestructuras Hidráulicas que incluyen las superficies afectadas por las actuaciones contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto. Área está calificada en el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia como instalaciones aeroportuarias.
4. Con el fin de no hipotecar la posibilidad de futuras ampliaciones del aeropuerto hasta su máxima expansión posible, se propone definir los terrenos adyacentes y limítrofes al ámbito de ordenación del Plan Especial como Área de Cautela, considerados en el Sistema General Aeroportuario, como un Sistema General Aeroportuario Diferido, sometido a regulación y limitación de usos. Dicha Área está calificada en el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia como instalaciones aeroportuarias, sin embargo no está definido en un futuro próximo el desarrollo de la misma. Su determinación se justifica con el fin de permitir la construcción de una segunda pista paralela a la actual, con su correspondiente calle de rodaje y calles de salida rápida, en el lado noroeste del Aeropuerto. Por





consiguiente, el Área Terminal de Pasajeros deberá desarrollarse entre ambas pistas y compartiendo el acceso principal del aeropuerto.

5. Debido a las singulares características del Sistema General Aeroportuario como intercambiador modal de transporte de naturaleza tridimensional, y con carácter de instrucción al planeamiento municipal del entorno, se incluyen en la presente Normativa las limitaciones a la propiedad que constituyen el conjunto de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y asociadas al Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Región de Murcia.
6. Para garantizar la necesaria coherencia de los planeamientos urbanísticos de las superficies exteriores al Sistema General Aeroportuario (SGA), se propone desde el Plan Especial una coordinación de la ordenación del entorno del SGA con la denominación de Áreas de Coordinación.

#### **Artículo 1.4. Vigencia, revisión, modificación e interpretación**

1. El presente Plan Especial se aprueba por tiempo indefinido, debiendo ser revisado cuando sea modificado el contenido del Plan Director que desarrolla. En lo referente a la modificación de sus elementos puntuales, se llevará a cabo elaborando una modificación del mismo.
2. La interpretación del Plan compete a las Administraciones Públicas municipales y organismos encargados de la ejecución del Plan Especial, que velarán por el cumplimiento de sus determinaciones.
3. La interpretación del Plan y los supuestos de conflictos entre documentos, se resolverán partiendo de la base de que cada documento debe interpretarse en función de su contenido, y teniendo en cuenta que el texto de la Normativa prevalecerá sobre la documentación gráfica, con excepción de aquellos supuestos en que la interpretación de la documentación gráfica coincida con la que se desprenda de la Memoria, en cuyo caso prevalecerá dicha interpretación sobre la derivada de la Normativa. Si a pesar de ello subsistieran dudas en las determinaciones, prevalecerá la interpretación más favorable al cumplimiento de los objetivos del Plan Director y del Plan Especial que lo desarrolla.
4. Las Actuaciones grafadas en el Plan de Actuaciones no se consideran con carácter vinculante pudiendo estar sujetas a modificaciones debidas a posteriores requerimientos técnicos, operativos o ambientales.

#### **Artículo 1.5. Régimen del suelo**

1. El uso del suelo previsto dentro del ámbito de ordenación del Plan Especial es el Uso Público Aeroportuario, constituyendo un SGA Previsto con categoría de Sistema General, y con las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroportuarias que se describen en estas Normas.







2. El uso del suelo previsto dentro del ámbito de regulación y limitación de usos del Plan Especial es el Uso Público Aeroportuario, constituyendo un SGA Diferido, meras reservas de sistemas generales diferidos en suelo no urbanizable, cuya finalidad deberá dirigirse al logro de su integración en la Zona de Servicio Aeroportuaria, manteniendo los usos existentes en la actualidad, como régimen transitorio hasta el momento en que el planeamiento de desarrollo pueda establecer su efectiva vinculación al Sistema General Previsto.

#### Artículo 1.6. Tramitación del Plan Especial

1. Con carácter general, la tramitación del presente Plan Especial se ajustará a lo previsto en la legislación urbanística aplicable: la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.
2. Asimismo, la tramitación deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.
3. Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, lleva implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

A esto se añade la declaración del aeropuerto como Actuación de Interés Regional.

Por todo ello, el sistema de actuación será el de expropiación.

#### Artículo 1.7. Marco jurídico

1. En todo lo que concierne al ámbito del presente documento le será de aplicación, tanto la propia normativa aeronáutica, como la urbanística, la medioambiental y otras normativas vigentes.
2. Normativa Aeronáutica: Será de aplicación la normativa específica del sector Aviación Civil, constituida por la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y demás disposiciones que la han desarrollado y adaptado al vigente ordenamiento constitucional. En especial, el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de los aeropuertos civiles, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, sobre Seguridad Aérea, desarrollada por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, que establece las Normas Técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y regula el requisito de certificación obligatoria de aeropuertos; y modificada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.





3. Normativa Urbanística: Será de aplicación la Ley 13/2015, de 20 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística. En concreto los siguientes artículos:

- el artículo 120, sobre las determinaciones para los sistemas generales.
- el artículo 127, sobre el objeto de los Planes Especiales.
- el artículo 128, sobre el contenido general del Plan Especial.
- el artículo 129, sobre el desarrollo de los sistemas Generales, que literalmente expone:

*"Artículo 129. Plan Especial para desarrollar los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, espacios libres y equipamientos comunitarios.*

*1. Los Planes Especiales podrán desarrollar, ampliar y reforzar los sistemas generales previstos en el Plan General y definir elementos complementarios de la estructura territorial, siempre que no tengan incidencia supramunicipal ni conlleven alteración sustancial de la estructura general y orgánica del territorio establecida en el Plan General. A estos efectos, el informe preceptivo de la Dirección General competente en materia de urbanismo, a que se refiere el artículo 164, tendrá carácter vinculante.*

*2. Estos planes podrán calificar el suelo necesario y adecuado a su objeto, estableciendo, en su caso, la vinculación o adscripción a los sectores o áreas de suelo urbanizable a los que den servicio.*

*3. Las determinaciones de estos Planes Especiales habrán de adecuarse a la legislación y planificación sectorial correspondiente, incorporando su justificación."*

- el artículo 143, que detalla el contenido que deben tener los Planes Especiales.
- el artículo 165, que señala que "Los planes parciales, planes especiales, modificaciones no estructurales del plan general y normas complementarias que deban someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria se tramitarán conforme a las reglas previstas en el artículo 160, sin que en ningún caso se alteren las competencias para resolver".
- el artículo 160, que literalmente dispone:

*"Artículo 160. Tramitación del Plan General Municipal de Ordenación.*

*1. Cuando los trabajos de elaboración del Plan General hayan adquirido el suficiente grado de desarrollo que permita formular un avance con los criterios, objetivos y posibles alternativas, el*





ayuntamiento lo someterá a información pública durante un mes para la presentación de sugerencias.

Junto con el avance, se formulará y expondrá al público la documentación necesaria para iniciar el trámite ambiental, conforme a la legislación específica.

Simultáneamente, se remitirá a la dirección general competente en materia de urbanismo a efectos informativos, se realizará el trámite de consultas previsto en la legislación ambiental y se solicitarán los informes que, de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial específica, procedan.

A la vista del resultado de las consultas e informes que procedan, el ayuntamiento dispondrá lo conveniente para la elaboración del plan.

2. Terminada la fase de elaboración del plan, el ayuntamiento podrá acordar la aprobación inicial que contendrá el estudio ambiental estratégico así como el resto de instrumentos complementarios precisos. La anterior documentación se someterá a un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.

Simultáneamente se someterá al trámite de consultas previsto en la legislación ambiental, se solicitarán aquellos informes que sean preceptivos por disposiciones legales y los que se juzguen necesarios, así como a la dirección general competente en materia de urbanismo, otorgando un trámite de audiencia a los ayuntamientos limítrofes.

Los informes y las consultas habrán de evacuarse en el plazo de dos meses, cuando no esté fijado un plazo expreso mayor en la legislación sectorial de aplicación.

3. A la vista del resultado de la información pública y de las consultas y previo informe de las alegaciones presentadas y de los informes emitidos, el ayuntamiento podrá acordar la aprobación provisional del plan con las modificaciones que procedieren, que podrán afectar también al estudio ambiental estratégico.

4. El plan aprobado provisionalmente y el estudio ambiental estratégico se remitirán al órgano ambiental para la formulación de la declaración ambiental estratégica.

5. Las modificaciones realizadas en el documento aprobado provisionalmente serán sometidas a un nuevo trámite de información pública si dichas modificaciones significaran un cambio sustancial respecto al plan aprobado inicialmente.

A estos efectos, se entenderá por cambio sustancial la alteración del modelo de desarrollo urbano y territorial, pero no las alteraciones puntuales de los elementos integrantes del mismo.

6. El ayuntamiento podrá someter de forma parcial a nueva información pública las modificaciones introducidas en el acuerdo de aprobación provisional en las áreas que se delimiten.





7. Cumplidos estos trámites, el ayuntamiento remitirá el plan con copia del expediente completo a la consejería competente en materia de urbanismo para que resuelva sobre su aprobación definitiva."

- el artículo 167, que señala:

*"Artículo 167. Tramitación de los instrumentos de planeamiento que afecten a más de un municipio*

*1. Los instrumentos de planeamiento que afecten a más de un municipio serán tramitados por la Administración regional.*

*No obstante lo anterior, los Ayuntamientos afectados podrán tramitar conjuntamente dicho plan siempre que sus órganos plenarios así lo acuerden.*

*2. La tramitación corresponderá a la dirección general competente en materia de urbanismo, que deberá conceder un trámite de audiencia a los Ayuntamiento afectados antes de redactar la propuesta de resolución.*

*3. La aprobación definitiva corresponderá al consejero competente en ordenación en materia de urbanismo, en su caso, al consejo de gobierno."*

Será de aplicación el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia en su capítulo 8, artículo 3.8.1 sobre el uso de transportes e infraestructuras, en donde se realiza la definición del uso de transporte aéreo de la forma siguiente:

*"a) Comprende los terrenos e instalaciones necesarios para el mantenimiento, guardería, movimiento y aterrizaje y despegue de las aeronaves; así como el acceso a las mismas de pasajeros y mercancías, y los servicios complementarios que resulten apropiados para el mejor desarrollo de las funciones del transporte. Los suelos actualmente dedicados a este uso se reducen al Aeródromo Militar situado en Sangonera la Seca y constituyen la zona específica de Instalaciones Aeroportuarias (AR), que se regula por la legislación sectorial correspondiente.*

*b) La afección del uso de transporte aéreo al resto de los usos establecidos en los terrenos colindantes se ajustará a las limitaciones establecidas por las Normas para la Protección del Medio Ambiente.*

*c) La nueva implantación de áreas de servicio público de Transporte Aéreo requerirá la redacción del correspondiente Plan Especial. Éste incluirá un estudio de los transportes terrestres en el que se evaluará la capacidad de los accesos, el impacto del tráfico generado por el aeropuerto y las medidas complementarias o correctoras necesarias para garantizar los niveles de servicio y la calidad ambiental en las redes y entorno próximo."*





4. Normativa Medioambiental: La normativa vigente en el ámbito regional, está contenida en la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección Ambiental Integrada, donde expone en su artículo 84, los proyectos sometidos a evaluación ambiental y en su artículo 104, los planes y programas sometidos a evaluación ambiental y en el anexo IV de aplicación del Régimen de Evaluación Ambiental a los Instrumentos de Planeamiento, del que se extrae:

*"Quedan excluidos de evaluación ambiental de planes en el caso de planes especiales de desarrollo de sistemas generales, cuando no impliquen transformación de una superficie de terreno superior a 50 hectáreas, ni afecten a suelos potencialmente contaminados o a áreas declaradas por algún tipo de riesgo, ni incluyan áreas afectadas por limitaciones sustanciales de la legislación del ruido, que no pueda resolverse por la adecuada aplicación de medidas correctoras."*

Por otro lado, la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, establece la necesidad de llevar a cabo una evaluación ambiental de los instrumentos de planificación que se elaboren, incluyendo en su ámbito de aplicación los planes y programas que se elaboren en el sector del transporte. Esta Directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. En este sentido, los Planes Directores de los aeropuertos de interés general y sus modificaciones tendrán que someterse a una evaluación ambiental estratégica, en los términos exigidos por dicha disposición.

En el ámbito autonómico, la normativa medioambiental está recogida en la Ley 4/1992, de 30 de julio, de Ordenación y protección del territorio de la Región de Murcia.

#### **Artículo 1.8. Condición suspensiva de las determinaciones que exceden el ámbito del Plan Director**

1. Las determinaciones de este Plan Especial que se encuentran fuera del ámbito de la zona de servicio aeroportuaria delimitada por el Plan Director vigente, aprobado mediante la Orden FOM/1067/2006, no tendrán eficacia jurídica, y por tanto no gozarán de los privilegios reconocidos a las actuaciones integradas en dicho Plan Director, en tanto no se haya producido la revisión y aprobación de éste







## CAPÍTULO 2: Normas para el desarrollo del Plan Especial

### Artículo 2.1. Modificaciones del ámbito del SGA

1. La modificación del ámbito del Sistema General Aeroportuario se llevará a cabo mediante la elaboración por la propiedad del aeropuerto de un documento modificación del Plan Director, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre sobre ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

### Artículo 2.2. Ejecución del Plan Especial

1. Las etapas de desarrollo del Plan Especial se realizará según vayan cumpliéndose las previsiones de demanda del Plan Director y ejecutándose en consecuencia.
2. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el ámbito de este Plan Especial, en lo referente al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se realizará mediante las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición que sean necesarias para el desarrollo previsto en el Plan Especial.

### Artículo 2.3. Proyectos de infraestructuras aeroportuarias

1. Los proyectos de infraestructuras Aeroportuarias son los instrumentos técnicos para la ejecución material de los elementos infraestructurales e instalaciones previstos en el ámbito aeroportuario según el presente Plan Especial, tanto en lo que se refiere a obras de nueva ejecución, como a las operaciones de reparación, conservación, modificación o demolición.
2. Estos proyectos abarcan la ejecución de todas las infraestructuras vinculadas a la actividad aeroportuaria, tanto en lo que respecta al campo de vuelos e instalaciones y servicios auxiliares, como a las infraestructuras de red viaria, redes de servicios básicos, redes energéticas, y redes de comunicaciones y de servicios de seguridad o protección; con las puntualizaciones recogidas en el artículo siguiente, en lo que se refiere a los proyectos de urbanización.
3. El contenido técnico y documental de los proyectos de infraestructuras aeroportuarias se ajustará a la normativa tecnológica del sector específico a que se refiere en cada caso.

### Artículo 2.4. Proyectos de urbanización

1. Los proyectos de urbanización son los instrumentos técnicos elaborados para la ejecución integral de las obras de infraestructuras destinadas a la creación de espacios urbanizados para la implantación de conjuntos de instalaciones o edificaciones destinadas a actividades aeroportuarias.





2. Estos proyectos deberán desarrollar las previsiones de ordenación contenidas en el Plan Especial.
3. El contenido técnico y documental de los proyectos de urbanización se atenderá a lo previsto en la legislación urbanística aplicable, y a las especificaciones tecnológicas y vigentes en los distintos ámbitos estructurales a que se refieran.

#### **Artículo 2.5. Proyectos de edificación**

1. Los proyectos de edificación son los instrumentos técnicos para el desarrollo de las obras de ejecución, reparación, conservación o modificación de los edificios o inmuebles previstos en el presente Plan Especial.
2. Este tipo de proyectos desarrollarán las previsiones contenidas en este Plan Especial, en todo lo que se refiere a las condiciones de tipo de actividad, posición, volumen y relación con el entorno, bien sea directamente, o bien mediante la redacción previa de un proyecto de ordenación y en su caso proyecto de urbanización, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.
3. El contenido técnico y documental de los proyectos de edificación se atenderá a la normativa específica vigente en materia de edificación, y a la que sea de aplicación general en dicha materia en el Municipio.

#### **Artículo 2.6. Proyectos de ordenación**

1. Los proyectos de ordenación tienen por objeto completar las determinaciones del Plan Especial cuando ello convenga para obtener el grado de precisión necesario para la redacción de los proyectos de urbanización y proyectos de edificación.
2. Los proyectos de ordenación se atenderán a los criterios de ordenación previstos en el Plan Especial, estableciendo los viarios y la ordenación de volúmenes que serán de aplicación para las instalaciones y edificaciones comprendidas en su ámbito, así como transferencias de aprovechamiento entre parcelas. Definirán líneas de fachada o cerramientos a que debe ajustarse la edificación, así como sus condiciones de tipo de actividad, volumen y posición.
3. Podrán asimismo adaptar o completar la red viaria y la de infraestructuras cuando ello sea necesario para proporcionar los accesos y enlaces adecuados.
4. Su tramitación se realizará de acuerdo a lo previsto sobre la tramitación de los proyectos, de estas Normas Específicas.

#### **Artículo 2.7. Proyectos y ejecución de obras**

1. La ejecución de obras en el recinto aeroportuario se regula por lo determinado en el artículo 10 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio:





*"Artículo 10. Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.*

*1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.*

*Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada y delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.*

*2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto."*

2. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Consejería de Fomento e Infraestructuras, promoverá los proyectos de infraestructuras, proyectos de urbanización o proyectos de edificación que sean necesarios, conforme a las siguientes indicaciones:
  - a. Las obras de construcción, reparación y conservación, en el ámbito del Sistema General Aeroportuario, no estarán sujetas a título habilitante de naturaleza urbanística municipal al tratarse de la ejecución de obras de uso y dominio público promovidas por órganos de la Administración Regional, bien por sí misma, como entidad titular del dominio aeroportuario, o bien a través de la sociedad concesionaria titular del contrato de concesión del aeropuerto, de conformidad con el artículo 269 de la Ley 13/2015, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia.





- b. No obstante, se dará traslado a los ayuntamientos afectados para su conocimiento e informe con relación al planeamiento vigente en el plazo de dos meses. Transcurrido dicho plazo sin que se evacúe el informe, se entenderá otorgada la conformidad al proyecto.
  - c. En todo caso, los proyectos de infraestructuras, proyectos de urbanización y proyectos de edificación se ajustarán a la normativa tecnológica, reglamentaria y procedimental, que rija en los sectores afectados, según la legislación vigente; así como a lo previsto en el presente Plan Especial.
3. Los proyectos de edificación promovidos por terceros seguirán las siguientes indicaciones:
- a. Para promover un proyecto de edificación dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario se deberá disponer de la preceptiva autorización por parte de la sociedad concesionaria del aeropuerto.
  - b. Con el fin de garantizar el ordenamiento espacial y funcional de las obras de edificación, los proyectos de edificación habrán de ajustarse a las Fichas Urbanísticas del presente Plan Especial.
  - c. Los proyectos de edificación estarán sujetos al visado de la sociedad concesionaria del aeropuerto mediante un informe de conformidad. Así mismo serán sometidos a informe de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, que se entenderá favorable si no se hubiese evacuado en el plazo de un mes.
  - d. Si fuera necesario, con el fin de crear el marco espacial y funcional adecuado, la sociedad concesionaria del aeropuerto podrá promover la redacción de proyectos de ordenación encaminados a definir los parámetros volumétricos de las edificaciones, y a proporcionar las infraestructuras de acceso y servicio correspondientes. Dichos proyectos de ordenación serán sometidos a informe de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, que se entenderá favorable si no se hubiese evacuado en el plazo de un mes.
  - e. La correspondiente obra de edificación estará sujeta al trámite de obtención del correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal según la normativa general y específica en cada caso, así como al régimen fiscal o tributario corriente.
  - f. En el caso de obras en el interior del edificio terminal u otras edificaciones propias del aeropuerto, bastará con la información pertinente del edificio contenedor, visado por la sociedad concesionaria del aeropuerto.
  - g. En todo caso, para solicitar el correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal deberá presentarse la autorización de la sociedad





concesionaria del aeropuerto junto con documentación gráfica con la ordenación del conjunto del área donde se ubique la obra.

### **CAPÍTULO 3: Afecciones y limitaciones al desarrollo urbanístico**

#### **Artículo 3.1. Servidumbres aeronáuticas y acústicas**

1. Las servidumbres aeronáuticas son limitaciones al desarrollo urbanístico del Sistema General Aeroportuario y del entorno del aeropuerto derivadas jurídicamente del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo. La norma fundamental es la Ley 48/1960, artículos 51 a 54, y su desarrollo normativo tiene lugar en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, sobre Servidumbres Aeronáuticas.
2. Las servidumbres previstas en el Plan Director, aprobado por Orden FOM/1067//2006, de 29 de marzo, quedarán sustituidas por las servidumbres aeronáuticas que finalmente sean establecidas y publicadas previa aprobación del Ministerio de Fomento, así como por las sucesivas modificaciones que pudieran darse.
3. Por su parte, las servidumbres acústicas están reguladas por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, y su desarrollo normativo tiene lugar en la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007, de zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

#### **Artículo 3.2. Limitaciones urbanísticas**

1. Con carácter general no podrán desarrollarse actuaciones que se encuentren en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que puedan ser consideradas obstáculos, si las autorizaciones emitidas por las administraciones públicas no cuentan con el previo acuerdo favorable del Ministerio de Fomento.

No obstante el Ministerio de Fomento podrá autorizar con carácter excepcional la construcción de edificaciones o instalaciones en aquellos casos en que, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado mediante un estudio aeronáutico de seguridad que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves, o que se trata de un supuesto de apantallamiento.

2. La altura máxima de las construcciones e instalaciones en los espacios y zonas afectadas estará sometida a lo determinado en las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto.
3. En la zona afectada por servidumbres aeronáuticas se podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las





instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del suelo que faculten para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- a. Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos del tal índole que puedan inducir turbulencias.
  - b. El uso de luces, incluidos proyectores o emisores láser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
  - c. Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
  - d. Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
  - e. Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuentes de radiación no visible o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
  - f. Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
  - g. El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.
4. En cumplimiento de lo determinado en el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, ha de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el objeto de cada uno de los instrumentos referidos, para garantizar la efectividad de las servidumbres impuestas.
5. Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.
6. Por su parte, en las áreas potencialmente afectadas por las servidumbres acústicas las Administraciones competentes deberán tomar las pertinentes decisiones en materia de clasificación del suelo para evitar el desarrollo urbanístico en zonas expuestas a niveles de ruido por encima de los criterios de calidad acústica.





7. Se tendrán en cuenta las afecciones acústicas derivadas de la actividad aeroportuaria, incorporando las limitaciones necesarias que impidan la implantación de nuevos usos residenciales, dotacionales educativos, hospitalarios y otros usos incompatibles con los niveles de ruido iguales o superiores a 60 dB en periodo de día y tarde, y 50 dB en periodo de noche. Estos niveles coinciden con los fijados por el Ministerio de Fomento. Todo ello sin perjuicio del cumplimiento de lo determinado por otras normativas estatales, autonómicas o locales de aplicación en cada momento.

No obstante la legislación actual permite declarar un área, que incumpla los objetivos de calidad acústica que les sea de aplicación, como "Zona de Protección Acústica Especial". En estas zonas sólo se exige cumplimiento de objetivos de calidad acústica en el interior de las construcciones que se edifiquen.

8. En previsión de nuevas afecciones al entorno de las futuras ampliaciones del aeropuerto, se define la Zona de Afección Funcional formada por la Zona cautelar de afección por huella de ruido más una banda exterior de 400 metros añadida a los límites noroeste y sureste.

En la Zona de Afección Funcional se tenderá a conservar el uso actual del suelo, con las siguientes particularidades:

- a. En el suelo clasificado como no urbanizable no se permitirá la reclasificación para uso residencial, ni se concederán autorizaciones para uso dotacional o de equipamiento colectivo.
- b. Las autorizaciones excepcionales de actividades económicas deberán justificar su interés público, conforme a la ley 2/2017, de 13 de febrero, de medidas urgentes para la reactivación de la actividad empresarial y del empleo a través de la liberación y de la supresión de cargas burocráticas, cumpliendo alguno de los siguientes requisitos:
  - Que supongan la generación de diez o más puestos de trabajo fijos a jornada completa.
  - Que supongan la realización de una inversión en activos fijos, excluidos terrenos y construcciones, por importe igual o superior a 400.000€.
- c. Las autorizaciones de actividades relacionadas con el depósito y aparcamiento de vehículos estarán condicionadas a que dichas instalaciones cuenten con la correspondiente habilitación y al cumplimiento del código técnico de la edificación.

Además, con el objetivo de mejorar el respeto por el medioambiente y las condiciones de seguridad y accesibilidad de este tipo de instalaciones, la correspondiente autorización de actividad estará también condicionada al cumplimiento específico de las siguientes condiciones:





- Las superficies dispuestas para depósito, aparcamiento y circulación de vehículos estarán pavimentadas para impedir la filtración de productos contaminantes en el subsuelo.
- Dichas superficies contarán con las pendientes adecuadas para facilitar la evacuación de las aguas de lluvia, las cuales se recogerán mediante un sistema de drenaje y canalizaciones que impida el vertido de aguas contaminadas al terreno natural.
- El sistema de drenaje contará con sistemas de separación de hidrocarburos para tratar el agua de lluvia recogida.
- En caso de disponer de lavaderos de vehículos, éstos deberán estar provistos de sistemas de reutilización del agua.
- Los residuos generados como resultado de dicha actividad deberán ser tratados y gestionados adecuadamente.
- Las superficies dispuestas para el depósito, aparcamiento y circulación de vehículos contarán con iluminación de superficie que garantice la seguridad vial de los usuarios.
- La instalación contará con los sistemas de protección contra incendios correspondientes a la actividad a desarrollar y a las características de dicha instalación.
- En las zonas con afluencia pública se cumplirán requisitos de accesibilidad tales como:
  - Instalación de baños públicos adaptados para personas con movilidad reducida.
  - Delimitación de plazas de aparcamiento, con reserva de plazas para personas con movilidad reducida.
  - Itinerarios accesibles a todas las plazas.

### **Artículo 3.3. Informes y permisos en espacios afectados**

1. Los Planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su Revisión o Modificación, que afecten a la Zona de Servicio del aeropuerto o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, deberán ser compatibles con las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia, requiriendo, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, informe previo del Ministerio de Fomento, el cual tendrá carácter vinculante, de acuerdo con la Disposición Adicional segunda del R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre.
2. La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, requerirá acuerdo previo favorable de la autoridad aeronáutica, de acuerdo con lo previsto en el Capítulo V del Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas. La Administración Urbanística solicitará el mencionado informe antes de otorgar el correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal.





3. Cuando se trate de actuaciones promovidas por la Administración Local o Autonómica se solicitará directamente informe de la autoridad aeronáutica con anterioridad a la aprobación del proyecto correspondiente.

## **CAPÍTULO 4: Área de Cautela**

### **Artículo 4.1. Definiciones**

1. El uso del suelo previsto en el Área de Cautela, a largo plazo, es el Uso Aeroportuario con carácter de Sistema General, dentro del Sistema General Aeroportuario Diferido.
2. El Área de Cautela se constituye por el suelo cuya finalidad es garantizar una futura expansión del aeropuerto en un horizonte de tiempo aún no definido.

### **Artículo 4.2. Regulación y desarrollo del Área de Cautela**

1. Los suelos incluidos en el Área de Cautela, no son objeto de ordenación, sino de regulación y limitación de usos, al tratarse de un Sistema General Diferido en el presente Plan Especial.
2. Tales suelos se constituyen en reserva de espacio con la finalidad de su integración en la Zona de Servicio Aeroportuaria, manteniendo los usos e instalaciones existentes en la actualidad, como régimen transitorio, hasta su incorporación al Sistema General Aeroportuario Previsto en un horizonte temporal no determinado.
3. De manera transitoria, los usos e instalaciones provisionales que justifiquen su implantación en el régimen transitorio, estarán limitados en su desarrollo a las actividades compatibles con su uso aeroportuario futuro.
4. Cuando se entienda que no va a dificultar la ejecución del Plan, podrán permitirse, usos e instalaciones de carácter provisional, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - a. La instalación y uso que se pretenda tendrá carácter provisional, presentándose a tal efecto memoria justificativa suscrita, en su caso, por técnico competente, indicando los materiales a emplear, carácter desmontable de la instalación y su duración en el tiempo.
  - b. La autorización se otorgará siempre con carácter precario, debiendo desmontarse cuando sea necesario para la ejecución del planeamiento o cuando venza el plazo para la que se concedió.
  - c. El propietario, con carácter previo a la obtención del correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal, deberá renunciar a indemnización por revocación de la autorización, en documento público que deberá inscribirse en el Registro de la Propiedad para publicidad de terceros.



5. La inclusión total o parcial del Área de Cautela en el Sistema General Aeroportuario Previsto, dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto, así como toda modificación o ampliación de su superficie, conllevará la previa modificación del Plan Director.

## **CAPÍTULO 5: Infraestructuras Hidráulicas**

### **Artículo 5.1. Definiciones**

1. El uso del suelo previsto en Infraestructuras Hidráulicas es el Uso Aeroportuario con carácter de Sistema General, dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto.
2. Infraestructuras Hidráulicas engloba, como elementos constitutivos, la superficie ocupada por las balsas de laminación y las áreas de protección de cauces situadas tras el paso de las aguas que discurren bajo el Sistema General Aeroportuario Previsto a través del sistema de drenaje del aeropuerto.

### **Artículo 5.2. Regulación y desarrollo de Infraestructuras Hidráulicas**

1. La resolución de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, formuló declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de "nuevo aeropuerto de la Región de Murcia" presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la cual establece los estudios y análisis para la determinación de estos elementos correctores en la afección que el aeropuerto pudiera tener sobre las aguas en régimen de escorrentía.
2. El establecimiento de las dimensiones y localización de los elementos incluidos responde a la delimitación de las líneas de las avenidas de 100 y 500 años de periodo estadístico de retorno relativas a los cauces de las ramblas de Corvera y del Ciprés, a sugerencia de la Confederación Hidrográfica del Segura; a fin de no afectar al régimen de corrientes.
3. Por lo que se refiere a la rambla de Corvera, los elementos definidos han sido calculados para evitar la inundación de la zona intermedia en la que el cauce ha sido cubierto y proteger al núcleo de Valladolides ante futuras inundaciones.
4. Por lo que se refiere a la rambla del Ciprés, los elementos definidos responden al requerimiento de ejecución de un paso superior con gálibo suficiente para la avenida de 500 años.
5. Toda modificación o ampliación de las Infraestructuras Hidráulicas, que implique modificaciones de carácter sustancial respecto del resto de Zonas Funcionales definidas, conllevará la previa modificación del Plan Director.







## CAPÍTULO 6: Subsistema de Movimiento de Aeronaves

### Artículo 6.1. Definiciones

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves es el uso aeroportuario con carácter de Sistema General, dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto.
2. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves engloba, como elementos constitutivos del uso aeroportuario, el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las ayudas a la navegación y los servicios de control de tránsito; así como las infraestructuras e instalaciones necesarias.
3. Toda modificación o ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, no recogida en el Plan Director y que implique modificaciones de carácter sustancial, conllevará la previa modificación de dicho Plan Director.

### Artículo 6.2. Elementos del Subsistema de Movimiento de Aeronaves

1. El Campo de Vuelos está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura y apartaderos de espera, así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.
2. La plataforma es la superficie comunicada directamente con el campo de vuelos, y destinada al estacionamiento de las aeronaves, con el fin de que se permita el embarque/carga o desembarque/descarga de pasajeros/mercancías, así como el apoyo de servicio en tierra a dichas aeronaves (catering, suministro de combustible, limpieza, etc.).
3. Las ayudas a la navegación contienen todo el conjunto de instalaciones, tanto radioeléctricas como visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado, con garantías totales de seguridad.
4. El conjunto de ayudas a la navegación podrá modificarse o ampliarse en todo momento, según lo requieran la evolución del tráfico o el desarrollo tecnológico aeronáutico.
5. Las Instalaciones auxiliares constituyen el conjunto de infraestructuras y servicios necesarios para la operación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves. Incluyen los viales interiores y aparcamientos de los vehículos de servicio, los puestos de carga, y las instalaciones para equipos de servicio; así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.



### Artículo 6.3. Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves

1. El desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves responde a una evolución de las especificaciones marcadas en el Plan Director. Sus características se han descrito y pormenorizado en el apartado "Ordenación del Sistema General Aeroportuario" de la memoria del presente Plan Especial, así como en los correspondientes planos de ordenación.

## CAPÍTULO 7: Subsistema de Actividades Aeroportuarias

### Artículo 7.1. Definiciones

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias es el uso aeroportuario, con carácter de Sistema General, dentro del Sistema General Aeroportuario Previsto.
2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias engloba todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios que completan el proceso de intercambio modal dentro del ámbito aeroportuario, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio adecuada al rango del Sistema General Aeroportuario, estando sus actividades reguladas en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.
3. Para cumplir los fines mencionados en el párrafo anterior, y dentro del marco del uso aeroportuario, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se organiza según las Zonas y Líneas descritas en el apartado "Ordenación del Sistema General Aeroportuario", de la memoria del presente Plan Especial, sobre la estructura funcional propuesta.
4. La totalidad del ámbito ocupado por el Subsistema de Actividades Aeroportuarias está constituido por suelo de dominio público, bajo la titularidad de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, Consejería de Fomento e Infraestructuras, organismo responsable asimismo de su gestión. Ello no obstante, y a tenor de lo previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones legales que la han desarrollado, la propiedad del aeropuerto puede otorgar a operadores o agentes públicos o privados, y mediante la reglamentaria concesión administrativa, la prestación de determinados servicios aeronáuticos para garantizar una mayor eficacia y calidad de dichos servicios.
5. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se realizará mediante la redacción y tramitación de los proyectos de infraestructuras, proyectos de edificación y, en su caso, proyectos de urbanización y proyectos de ordenación, descritos en estas Normas y con los procedimientos indicados a tal efecto.





### Artículo 7.2. Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias

1. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias se compone de las siguientes zonas funcionales:
  - Zona de Pasajeros
  - Zona de Carga
  - Zona de Servicios
  - Zona de Servicio a Aeronaves
  - Zona de Infraestructuras
  - Zona de Actividades Complementarias

### Artículo 7.3. Desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias

1. Por lo que se refiere al futuro desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, sus características se han descrito y pormenorizado en el apartado "Ordenación del Sistema General Aeroportuario", de la memoria; así como en los correspondientes planos de Ordenación, del presente Plan Especial.
2. La Zonificación definida en el presente Plan Especial para el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, donde se contienen las diversas Zonas Funcionales, podrá ser objeto de modificaciones puntuales cuando lo requiera la evolución del Sistema Aeroportuario.
3. La división en Zonas y Líneas de Actividades Aeroportuarias es de naturaleza conceptual, y no se traduce necesariamente en una segregación espacial, por lo que el desarrollo de cualquiera de las Zonas se podrá realizar en el área prevista para otras, pudiendo asociarse distintas actividades en respuesta a criterios de técnica aeroportuaria en permanente desarrollo y evolución. Motivadamente, podrán implantarse en las parcelas actividades no previstas en las fichas urbanísticas de ordenación.
4. Se permitirán las obras de mantenimiento, adecuación o ampliación de todas las instalaciones aeroportuarias actuales y áreas urbanizadas existentes, con independencia del Subsistema o Zona en que se encuentren ubicadas.

## CAPÍTULO 8: Condiciones particulares

### Artículo 8.1. Disposiciones generales

1. A efectos de desarrollo de los suelos incluidos en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, los proyectos de edificación y, en su caso, de urbanización y de ordenación, deberán cumplir con estas condiciones particulares.
2. El control del cumplimiento de estas previsiones se llevará a cabo, conforme a lo señalado en el artículo 2.7.





3. Se define como lindero la línea perimetral que delimita una parcela y la distingue de sus colindantes.
4. La alineación de parcela es la línea señalada por el Plan Especial para establecer el límite que separa los suelos destinados a viales o espacios libres, de otras parcelas, privadas o públicas, edificables o no edificables. Las alineaciones definidas se refieren siempre a líneas de intersección de la edificación con el terreno; en ningún caso deberán confundirse con grafismos procedentes de proyecciones de cuerpos volados (balcones, cornisas, o similar).
5. Se establece una línea envolvente definida por los retranqueos a linderos, dentro de la que puede emplazarse libremente la edificación, excepto en los casos en los que se fije un determinado retranqueo obligatorio de la fachada.
6. La separación entre edificios es la menor distancia medida en metros entre los planos verticales más salientes de las edificaciones (incluyendo los paramentos verticales de los vuelos abiertos o cerrados que pudieran existir) en una misma parcela, en parcelas colindantes o en parcelas enfrentadas en ambos lados de una vía.
7. El coeficiente de ocupación es la relación entre la superficie ocupable por un edificio y la superficie neta de la parcela correspondiente. Se establecerá en su caso como ocupación máxima, salvo que de las condiciones de posición se deduzca una ocupación menor.
8. La edificabilidad es la relación entre la superficie máxima edificable y la superficie neta de la parcela. Puede definirse por la aplicación de un determinado coeficiente de edificabilidad, que expresa cuantitativamente dicha relación entre superficie edificable y parcela neta, o por la aplicación de las condiciones de posición, ocupación y altura que se establezcan.
9. La altura máxima se ha establecido conjugando criterios de funcionalidad, integración estética y seguridad para las operaciones de aeronaves. Esta altura ha de considerarse como una limitación orientativa para las edificaciones en cada parcela.
10. La altitud máxima sobre el nivel del mar se ha establecido conforme a criterios de seguridad para las operaciones de aeronaves, tomando como referencia las limitaciones que imponen las servidumbres aeronáuticas. En particular, las servidumbres más determinantes son las asociadas a las antenas del centro de emisores y al punto de referencia de la pista, que se encuentran a una altitud de 212 metros y 193 metros sobre el nivel del mar, respectivamente.

Esta limitación afecta a cualquier elemento físico, incluyendo antenas, chimeneas o cualquier otro elemento que sea susceptible de instalación sobre cubierta de la edificación. Los valores indicados para cada parcela son también orientativos.





Para la concesión del correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal de los proyectos de edificación será necesario elaborar un estudio aeronáutico de seguridad que determine las afecciones a la seguridad y regularidad de las operaciones de las aeronaves, cuando así lo indique el informe de conformidad emitido por la sociedad concesionaria del aeropuerto sobre los proyectos de edificación promovidos por terceros (artículo 2.7.3.c de estas Normas Específicas).

11. En su caso, las edificaciones se situarán y podrán proyectarse libremente dentro del sólido capaz permitido por las alturas y pendientes máximas del correspondiente estudio aeronáutico de seguridad.

### **Artículo 8.2. Parámetros generales**

1. Los parámetros generales afectan a todas las parcelas resultantes de la ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.
2. Parcela mínima: La parcela mínima edificable será de 1.500 m<sup>2</sup>.
3. Frente mínimo de parcela a viario público: Se establecerá en 30 m.
4. En las Fichas Urbanísticas se indica el resto de parámetros urbanísticos, que variarán según los casos.

### **Artículo 8.3. Condiciones generales estéticas y paisajísticas**

1. Cierres de parcela, cercas y vallado:

El cerramiento de frente de calle sobre el viario principal será opaco en su base, con una medida de 90 centímetros, coronado con un cerramiento ligero, metálico o vegetal, hasta 2,20 metros de altura total. En el resto de calles, el cerramiento de frente de lindero será un cerramiento ligero u opaco, metálico o vegetal, de 2,20 metros de altura total.

En caso de existir un desnivel entre parcelas colindantes podrá realizarse un muro de contención de una altura máxima de 90 centímetros. Sobre éste se admitirá un cerramiento ligero, metálico o vegetal, hasta completar los 2,20 metros de altura total mínimo, medidos desde ambas parcelas.

Los materiales vistos de las partes ciegas del cerramiento que se instalarían en el límite de las parcelas, deben tener una tonalidad comprendida entre el color ocre y el color tierra siena tostado, siempre en textura lisa. Por lo tanto el material a utilizar es, siempre y cuando se cumpla con el color estético anteriormente dicho, de elección libre. Todo el cerramiento de una misma parcela tendrá el mismo tono, color y textura.





Los elementos de cierre ligero deberán estar comprendidos dentro de la sección del cerramiento y estarán anclados al mismo. Deberán guardar consonancia con los utilizados en las construcciones de la misma parcela, en cuanto a diseño, color y textura.

La pintura de la cerrajería exterior será en tonos oscuros: negro, gris o plumizo.

## 2. Fachadas:

La dimensión, forma y disposición de los huecos de fachada, así como, la composición de las mismas en la edificación, será libre pudiéndose emplear cualquier material.

Se deberá proyectar una ordenación urbana abierta que permita su futura expansión sobre las áreas colindantes, generando una homogeneidad de escena urbana.

Se deberán proyectar y construir las fachadas con materiales de última generación y cumpliendo con los requisitos medioambientales previstos en las Leyes y Códigos Técnicos.

## 3. Cubiertas:

Se permiten cubiertas planas o inclinadas en función del diseño libre de la edificación. Quedan permitidos por encima del último forjado y por tanto de la cubierta, las siguientes construcciones:

- Los elementos decorativos y remates con carácter estético que completan la fachada.
- Los elementos técnicos y de servicios, anejos a la edificación, sin otra limitación en cuanto a altura y forma que las derivadas de las condiciones técnicas propias de su uso.

## 4. Balcones y terrazas:

El vuelo máximo permitido para balcones y terrazas será libre siempre que se desarrolle en el interior de la parcela. Dicho vuelo podrá invadir la línea de retranqueo de la parcela hasta un máximo de 2 metros.

## 5. Zonas verdes en el interior de las parcelas:

El movimiento de tierras deberá proyectarse de forma que se adapte lo máximo posible a la topografía existente, generando pequeños taludes verdes si existiese una elevada diferencia de cota.





El 80% de la zona verde deberá ser césped mientras que el 20% restante podrá ser tratado con un pavimento duro. La zona de árboles se localizará en el 80% del césped proyectando como mínimo un 20% de plantación de árboles de hoja perenne, adaptados al clima existente.

6. Concesión de título habilitante:

Es obligado para la tramitación y obtención del correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal la realización de un estudio paisajístico de la parcela, detallando las zonas verdes, las zonas ajardinadas y la tipología de vegetación que se implanta en la misma.

**Artículo 8.4. Procedimiento para la obtención de títulos habilitantes.**

1. Para la obtención del correspondiente título habilitante de cualquier construcción en las parcelas definidas en el presente Plan Especial se deberá presentar al Ayuntamiento de Murcia, además de la autorización de la sociedad concesionaria del aeropuerto, los siguientes documentos de conformidad con lo indicado en estas Normas Específicas:

- **Proyecto de edificación**, o documento técnico que proceda, en su caso;
- **Proyecto de Actividad**, o documento técnico que proceda, en su caso;
- **Estudio de Paisaje e Integración estética**, conforme al artículo 45 de la LOTURM, y prestando especial atención a las condiciones estéticas y paisajísticas del artículo 8.3 de estas Normas Específicas; y
- en su caso, **estudio aeronáutico de seguridad**, conforme a lo indicado en el artículo 8.1.10 de estas Normas Específicas.

2. Adicionalmente, para solicitar las autorizaciones o informes que resultan preceptivos, en el cumplimiento de lo establecido en el Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas, se debe proceder del siguiente modo:

- a. Las personas naturales o jurídicas deberán cursar la solicitud a través del Ayuntamiento de Murcia, el cual lo deberá cursar a su vez, previo el correspondiente informe, a la Delegación del Gobierno correspondiente, para su posterior remisión a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- b. En caso de actuaciones promovidas por la CARM, organismos públicos y empresas paraestatales se podrá cursar la tramitación directamente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea remitirá un informe al organismo peticionario con la resolución afirmativa o negativa para la solicitud del correspondiente título habilitante de naturaleza urbanística municipal. Una vez recibido el Ayuntamiento seguirá con el trámite de revisión de proyecto para la resolución de la obtención de dicho título habilitante.





## CAPÍTULO 9: Fichas Urbanísticas

1. Las parcelas resultantes de la ordenación del Subsistema de Actividades Aeroportuarias dan lugar a unas Fichas Urbanísticas que recogen los parámetros definitorios para el desarrollo de las parcelas.
2. Las fichas urbanísticas poseen unas condiciones específicas en función de su localización y uso dentro de la ordenación general del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.
3. Las parcelas definidas se incluyen en las diferentes zonas funcionales previstas en el presente Plan Especial.





## FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZP, Zona de Pasajeros

### Parcelas

- i. SGA-ZP-01
- ii. SGA-ZP-02
- iii. SGA-ZP-03
- iv. SGA-ZP-04
- v. SGA-ZP-05
- vi. SGA-ZP-06 (terminal de pasajeros)
- vii. SGA-ZP-07 (edificio CARM)
- viii. SGA-ZP-08 (aparcamiento de taxis)
- ix. SGA-ZP-09 (aparcamiento pasajeros)

### Definición y usos

La Zona de Pasajeros contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque en la aeronave. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres líneas funcionales, son las siguientes:

- x. Primera Línea: Edificios y Área Terminal de Pasajeros. Servicios de seguridad, operativos y personales, comerciales y de atención al pasajero en áreas o recintos de acceso restringido.
- xi. Segunda Línea: Servicios de recepción de pasajeros y facturación. Servicios personales y comerciales. Agentes y operadores, compañías aéreas, agencias de viajes. Servicios de hostelería y Hoteles de viajeros. Elementos e infraestructuras de intercambio con el transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos y, terminales e intercambiadores de transporte público. Elementos de intercambio entre terminales. Aparcamientos, instalaciones y servicios de alquiler de vehículos.
- xii. Tercera Línea: Servicios empresariales, centros de reunión comunicaciones, exposiciones y de ocio. Servicios administrativos de compañías aéreas y empresas de transporte aéreo.

### Parcela mínima

Será de 1.500 m<sup>2</sup> con frente mínimo a viario de 30 m.

### Ocupación máxima de parcela

La ocupación máxima será del 65% en las parcelas 01, 02, 03, 04 y 05; y del 90% en las parcelas 06, 07, 08 y 09.

### Edificabilidad





Con carácter general la superficie máxima construible será de 2,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de parcela. Con la excepción de las parcelas 04 y 09 que será de 4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, y la parcela 06 hasta 5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

#### Altura máxima de la edificación

Con carácter general ningún edificio o instalación se elevará por encima de los 238 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Por otra parte, se deberá respetar una altura máxima de 20 metros sobre el terreno para cualquier edificación o instalación.

#### Retranqueos

El retranqueo a linderos será de al menos 5 m y conforme con las limitaciones señaladas en los planos de ordenación.

#### Dotación de aparcamientos

En las parcelas 01, 02, 03, 04 y 05 se dispondrá una plaza de aparcamiento para vehículos por cada 300 m<sup>2</sup> construidos. Y Cuando exista una superficie construida superior a 1.000 m<sup>2</sup> se deberá disponer de una zona de carga y descarga de mercancías en el interior de la parcela.

En las parcelas 06, 07, 08 y 09 no se establece obligatoriedad en la ejecución de aparcamientos más allá de los ya definidos en cada parcela.

#### Zona verde privada

No se establece obligatoriedad de zonas verdes, excepto en la parcela 2 que debe disponer de tres zonas verdes de 15x50 metros, según planos de ordenación.







## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZC, Zona de Carga**

### Parcelas

- xiii. SGA-ZC-01
- xiv. SGA-ZC-02
- xv. SGA-ZC-03 (terminal de carga)

### Definición y usos

La Zona de Carga contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías, bien sea en aviones de carga o en bodega de aviones de pasajeros. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres líneas funcionales, son las siguientes:

- xvi. Primera Línea: Edificios Terminales. Agentes de handling de carga y operadores. Servicios de Correos, mensajería y paquetería urgente, y demás agentes especializados.
- xvii. Segunda Línea: Servicios y despachos de aduanas. Edificios y servicios para transitorios. Servicios personales y comerciales de atención a usuarios. Elementos de intercambio con las redes de transporte terrestre: red viaria, aparcamientos de vehículos e intercambiadores de transporte público.
- xviii. Tercera Línea: Instalaciones y almacenes de operadores privados. Oficinas administrativas de la Zona. Servicios empresariales y logísticos a operadores. Viario y aparcamientos de servicio.

### Ocupación máxima de parcela

La superficie de ocupación máxima será del 70% sobre la parcela neta, salvo en la parcela 03 que será del 65%.

### Edificabilidad

La superficie máxima construible será de 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de parcela.

### Altura máxima de la edificación

En las parcelas 01 y 02 la altura máxima de la edificación, según se fija en los planos de ordenación, será en una parte de la parcela de 10 metros, no pudiendo rebasar ningún objeto la altitud de 212 metros sobre el nivel del mar; y en la otra zona la altura máxima de 30 m y una altitud máxima de 232 metros de altitud sobre el nivel del mar.

En la parcela 03 se deberá respetar una altura máxima de 30 metros y una altitud máxima de 238 metros sobre el nivel del mar.

### Retranqueos



El retranqueo a linderos será de al menos 5 m y conforme con las limitaciones señaladas en los planos de ordenación.

#### Dotación de aparcamientos

Se dispondrá de una plaza de aparcamiento para vehículos por cada 500 m<sup>2</sup> construidos. Cuando la superficie construida sea superior a 2.000 m<sup>2</sup> se deberá disponer de una zona de carga y descarga de mercancías en el interior de la parcela.

#### Zona verde privada

No se establece obligatoriedad de zonas verdes.





## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZS, Zona de Servicios**

### Parcelas

- xix. SGA-ZS-01 (centro de emisores)
- xx. SGA-ZS-02 (edificio multipropósito)
- xxi. SGA-ZS-03 (servicio extinción de incendios)
- xxii. SGA-ZS-04 (torre de control)

### Definición y usos

La Zona de Servicios contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres líneas funcionales, son las siguientes:

- xxiii. Primera Línea: Torre de Control. Bloque Técnico. Instalaciones y servicios de agentes de handling, catering, y demás operadores en contacto con el campo de vuelos.
- xxiv. Segunda Línea: Instalaciones y servicios de asistencia y mantenimiento de rampa y campo de vuelos. Aparcamientos de vehículos de servicio y elementos de asistencia.
- xxv. Tercera Línea: Servicios de atención al personal. Almacenes, cocheras, y talleres de mantenimiento de elementos y vehículos de servicio. Instalaciones, administración y almacenes de catering y demás operadores. Oficinas y servicios de la Administración aeroportuaria. Viario y aparcamientos de servicio de la zona.

### Ocupación máxima de parcela

La superficie de ocupación máxima será del 65% en la parcela 01, y del 90% en las parcelas 02, 03 y 04.

### Edificabilidad

La superficie máxima construible será de 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en la parcela 01, mientras que en las parcelas 02, 03 y 04 será de 1,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

### Altura máxima de la edificación

En la parcela 01 se podrá edificar hasta una altura máxima de 10 metros sobre el terreno, y en cualquier caso por debajo de los 212 metros de altitud sobre el nivel del mar.





En las parcelas 02 y 03 la altura máxima será de 20 metros y en la parcela 04 se podrá edificar hasta 35 metros sobre el terreno. En estas tres parcelas la altitud máxima sobre el nivel del mar es de 238 metros.

### Retranqueos

El retranqueo a linderos será de al menos 5 m y conforme con las limitaciones señaladas en los planos de ordenación.

### Dotación de aparcamientos

No se establece obligatoriedad en la ejecución de aparcamientos más allá de los ya definidos en cada parcela.

### Zona verde privada

No se establece obligatoriedad de zonas verdes.





## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZSA, Zona de Servicio a Aeronaves**

### Parcela

xxvi. SGA-ZSA-01

### Definición y usos

La Zona de Servicio a Aeronaves contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves, así como cualquier otro tipo de actividades relacionada con aeronaves. Su desarrollo puede conllevar la creación de plataformas de estacionamiento de aeronaves y calles de rodaje. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta zona, y desarrolladas según tres líneas funcionales, son las siguientes:

- xxvii. Primera Línea: Servicios de asistencia directa a las aeronaves que requieren contacto con el campo de vuelo, con sus instalaciones, talleres y hangares.
- xxviii. Segunda Línea: Servicios de campo para asistencia a las aeronaves. Redes de circulaciones y aparcamientos para vehículos de servicio.
- xxix. Tercera Línea: Oficinas administrativas de la Zona. Servicios de atención al personal. Instalaciones, almacenes, y talleres auxiliares. Viario y aparcamientos auxiliares de la Zona.

### Parcela mínima

Será de 1.500 m<sup>2</sup> con frente mínimo a viario de 30 m.

### Ocupación máxima de parcela

La superficie de ocupación máxima será del 90% sobre la parcela neta.

### Edificabilidad

La superficie máxima construable será de 2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de parcela.

### Altura máxima de la edificación

La altura máxima de la edificación será de 30 metros. En ningún caso las edificaciones se elevarán por encima de los 238 metros de altitud sobre el nivel del mar.

### Retranqueos

Se establece 5 m de retranqueo en todos sus linderos, excepto en el lindero en contacto con el lado aire que no se establece obligatoriedad de retranqueo.







**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

### Dotación de aparcamientos

Se dispondrá de una plaza de aparcamiento para vehículos por cada 500 m<sup>2</sup> construidos. Cuando la superficie construida sea superior a 2.000 m<sup>2</sup> se deberá disponer de una zona de carga y descarga de mercancías en el interior de la parcela.

### Zona verde privada

No se establece obligatoriedad de zonas verdes.





## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZI, Zona de Infraestructuras**

### Parcelas

- xxx. SGA-ZI-01 (depósitos de combustible)
- xxxi. SGA-ZI-02 (punto limpio)
- xxxii. SGA-ZI-03 (central eléctrica)
- xxxiii. SGA-ZI-04 (depósito regulador)

### Definición y usos

La Zona de Infraestructuras contiene los elementos nodales de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Sistema General Aeroportuario. Estos elementos se encargan principalmente de las actividades de: almacenamiento, distribución y servicio de combustibles; recogida y tratamiento de residuos; transformación y distribución de energía eléctrica; sistemas de alumbrado y señalización; y tratamiento, almacenamiento y abastecimiento de agua.

### Ocupación máxima de parcela

La superficie de ocupación máxima será del 65% sobre la parcela neta.

### Edificabilidad

La superficie máxima construible será de 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de parcela.

### Altura máxima de la edificación

La altura máxima de la edificación será de 20 metros sobre el terreno. En ningún caso las edificaciones se elevarán por encima de los 238 metros de altitud sobre el nivel del mar.

### Retranqueos

Se establece 5 m de retranqueo en todos sus linderos, excepto en el lindero en contacto con el lado aire que no se establece obligatoriedad de retranqueo.

### Dotación de aparcamientos

No se establece obligatoriedad en la ejecución de aparcamientos más allá de los ya definidos en cada parcela.

### Zona verde privada

No se establece obligatoriedad de zonas verdes.





## FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZAC, Zona de Actividades Complementarias

### Parcelas

- xxxiv. SGA-ZAC-01
- xxxv. SGA-ZAC-02
- xxxvi. SGA-ZAC-03
- xxxvii. SGA-ZAC-04
- xxxviii. SGA-ZAC-05
- xxxix. SGA-ZAC-06
- xl. SGA-ZAC-07
- xli. SGA-ZAC-08
- xlii. SGA-ZAC-09

### Definición y usos

La Zona de Actividades Complementarias contiene las actividades comerciales y de servicios no encuadrados en el resto de zonas funcionales, que pueden interactuar y convertirse en apoyo a cada una de las zonas funcionales existentes en el aeropuerto.

### Parcela mínima

Será de 1.500 m<sup>2</sup> con frente mínimo a viario de 30 m.

### Ocupación máxima de parcela

La superficie de ocupación máxima será del 65% sobre la parcela neta.

### Edificabilidad

La superficie máxima construible será de 2,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de parcela.

### Altura máxima de la edificación

En las parcelas 01, 03 y 04 la altura máxima sobre el terreno será de 10 metros y no se sobrepasará la altitud de 212 metros sobre el nivel de mar.

En la parcela 02 se distinguen dos zonas. En una parte se podrá edificar una altura máxima de 10 metros, no pudiendo rebasar ningún objeto la altitud de 212 metros sobre el nivel del mar; y en la otra zona la altura máxima de 20 m y una altitud máxima de 232 metros de altitud sobre el nivel del mar.

En el resto de parcelas la altura máxima para edificar es de 20 metros y una altitud de 238 metros sobre el nivel del mar.

### Retranqueos





Conforme a los planos de ordenación. Con carácter general se establece 5 m de retranqueo en todos sus linderos, excepto en el lindero en contacto con el lado aire que no se establece obligatoriedad de retranqueo.

Dotación de aparcamientos

Se dispondrá de una plaza de aparcamiento para vehículos por cada 300 m<sup>2</sup> construidos. Cuando la superficie construida sea superior a 1.000 m<sup>2</sup> se deberá disponer de una zona de carga y descarga de mercancías en el interior de la parcela.

Zona verde privada

No se establece obligatoriedad de zonas verdes.





## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZVP, Zona Verde Pública**

### Definición y usos

Espacio ajardinado destinado al disfrute de la población. Su acondicionamiento se atenderá a razones estéticas, siendo sus elementos fundamentales el arbolado y cultivo de flores.

Se permite la utilización de los espacios verdes lineales como vado de paso siempre que no exista otra alternativa de acceso a la parcela. En ningún caso se permitirá el acceso a las parcelas ocupando las zonas verdes situadas en las glorietas.

Prohibido resto de usos.







**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-VI, Viario**

### Definición y usos

El viario corresponde con los espacios de dominio y uso público destinados a posibilitar el movimiento de peatones y de vehículos.

Se admiten los usos de infraestructuras básicas, jardinería y mobiliario urbano.

Prohibido resto de usos.





## **FICHA URBANÍSTICA: SGA-ZVpr, Zona Verde Privada**

### Definición y usos

Espacio ajardinado situado en el interior de las parcelas destinado fundamentalmente al arbolado y cultivo de flores.

Corresponde con los ámbitos señaladas en el plano de ordenación. No tienen carácter vinculante salvo que en la ordenanza específica de la parcela se señale su obligatoriedad.





## 5. PLAN DE ACTUACIONES PROPUESTAS

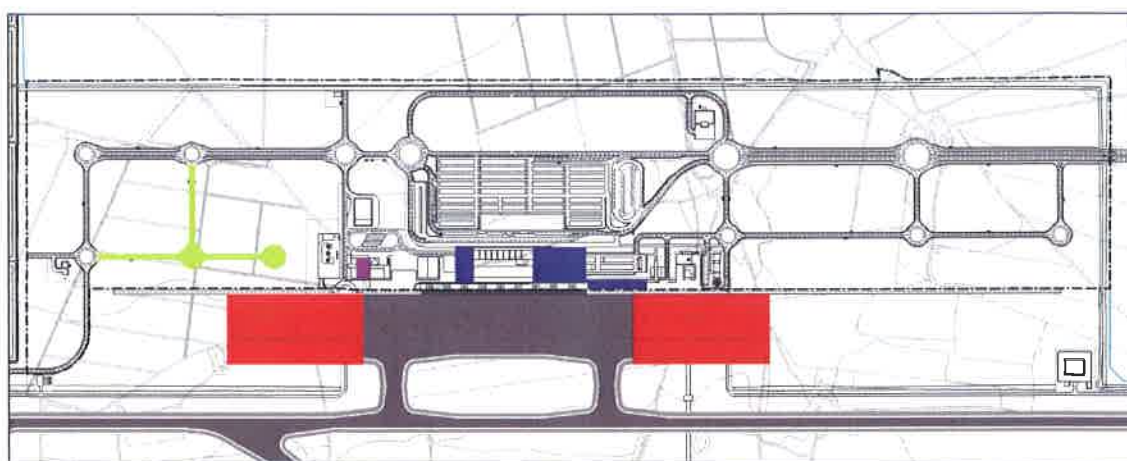
Las actuaciones a desarrollar quedan condicionadas a que se cumplan las previsiones de demanda descritas en el Plan Director aprobado, con lo que se irán ejecutando en consecuencia.

El Plan Especial parte de un escenario coincidente con lo ejecutado. A partir de este escenario, se establecen dos fases de crecimiento: a medio y a largo plazo. En estas fases se incluyen las actuaciones aprobadas por la DIA 2010, tomando tales definiciones de proyecto como máximos de desarrollo.

Por ello, las actuaciones futuras contempladas en el presente Plan Especial son acordes con las dos Declaraciones de Impacto Ambiental: al proyecto Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia (resolución de 13 de mayo de 2003, BOE de 20 de mayo de 2003) y al proyecto Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, fase II (resolución de 30 de marzo de 2010, BOE de 16 de abril de 2010). Así, los máximos desarrollos autorizados son:

- Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en 41.000 m<sup>2</sup>.
- Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros en 101.000 m<sup>2</sup>.
- Ampliación de la Terminal de Carga en 1.352 m<sup>2</sup>.
- Completar la urbanización.

En el Plano O-10 se detalla el conjunto de actuaciones a desarrollar en el aeropuerto, y la *Ilustración 5-1* muestra un detalle del mismo.



FUENTE: Elaboración propia

*Ilustración 5-1. Actuaciones propuestas*

La primera fase de actuación, correspondiente al medio plazo, estima un desarrollo de las áreas funcionales existentes. En concreto se prevé la ampliación de la



plataforma en 20.000 m<sup>2</sup> hacia el noreste, del edificio terminal de pasajeros en su extremo noreste (zona de llegadas) en 11.000 m<sup>2</sup>, así como completar la urbanización en la zona suroeste en unos 8.566 m<sup>2</sup>.

Esta primera fase de actuación involucra a las Zonas Funcionales de Pasajeros y Actividades Complementarias, en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias. Consecuentemente existe una ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves en lo que al desarrollo de la plataforma de estacionamiento de aeronaves se refiere.

La siguiente fase de actuación contempla las ampliaciones hasta el máximo desarrollo contemplado en las declaraciones de impacto ambiental. Siendo así que la plataforma podría desarrollarse en 21.000 m<sup>2</sup> adicionales hacia el suroeste, la terminal de carga existente en 1.352 m<sup>2</sup>, y el edificio terminal de pasajeros podría incrementarse en 90.000 m<sup>2</sup> hacia ambos laterales del núcleo principal (facturación y llegadas), así como en la zona del dique (embarque).

La segunda fase de actuación involucra a las Zonas Funcionales de Pasajeros, Carga y Actividades Complementarias en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias y a una nueva ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

Las actuaciones recogidas en este Plan Especial tienen relación con el perfil de aeropuerto para el que se ha diseñado, de acuerdo con lo establecido en su Plan Director.

No obstante, al tratarse de un aeropuerto de nueva creación, las posibilidades de desarrollo pueden ser muy diversas, 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. Obviamente, no existe en la actualidad, un análisis de tendencias de comportamiento.

En función del ajuste capacidad/demanda y de las solicitudes de los operadores, podrían darse otras actuaciones no planificadas en la actualidad, que dotarían al aeropuerto de nuevas instalaciones. Estos desarrollos tendrán acomodo en nuevos instrumentos de planificación y estudios de impacto que serán generados posteriormente, en función del crecimiento del tráfico en el Aeropuerto Internacional Región de Murcia y de sus parámetros definitorios.

Posteriormente, el aeropuerto se ampliaría incluyendo el Área de Cautela en su Zona de Servicio. Se trataría de un desarrollo de calado que excede las consideraciones temporales de este Plan Especial y que formará parte del Plan de Actuaciones cuando haya de incorporarse al planeamiento aeroportuario según el Plan Director futuro que lo contemple.





## 6. ESTUDIO ECONÓMICO

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

Los datos que se utilizan en este estudio, tanto los precios unitarios como los metros cuadrados de actuación, se han obtenido del proyecto constructivo del aeropuerto.

De acuerdo al Plan de Actuaciones, se han determinado dos fases de actuación para el desarrollo de las actuaciones. Una fase a medio plazo consistente en: la ampliación en 20.000 m<sup>2</sup> de plataforma de estacionamiento de aeronaves, la ampliación en 11.000 m<sup>2</sup> del edificio terminal y completar la urbanización en 8.566 m<sup>2</sup>. Y otra fase a largo plazo consistente en: la ampliación de la plataforma en 21.000 m<sup>2</sup>, la ampliación en 1.352 m<sup>2</sup> de la terminal de carga, y la ampliación del edificio terminal en 90.000 m<sup>2</sup>.

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

Elemento	Precio unitario (€/m <sup>2</sup> )	Medio plazo		Largo plazo	
		Actuación (m <sup>2</sup> )	Importe (€)	Actuación (m <sup>2</sup> )	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 de carga	950,40	-	-	1.352	1.284.940,80
Urbanización	100,00	8.566	856.553,00	-	-
<b>TOTAL</b>			<b>23.896.553,00</b>		<b>176.100.940,80</b>

FUENTE: Elaboración propia

Tabla 6-1. Cuadro de inversiones

Por lo tanto se prevé una inversión a medio plazo de 23.896.553,00 €, y una inversión a largo plazo de 176.100.940,80 €.

Cabe destacar que las inversiones a largo plazo son de mucha mayor cuantía que las inversiones a medio plazo. Así mismo, al ser un aeropuerto de nueva construcción, se deben superar las previsiones de tráfico previstas de 3 Mpax/año para que la fase a medio plazo sea necesaria. De este modo, con unas inversiones poco cuantiosas se podría aumentar la capacidad de proceso de pasajeros y aeronaves.

En ninguno de los importes estimados en la tabla anterior está incluido el IVA.







## 7. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El artículo 143 de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, establece la necesidad de incluir el Informe de Sostenibilidad Económica como documento integrante del Plan Especial en el caso de actuaciones de urbanización.

*"c) El Informe de sostenibilidad económica será exigible en aquellos casos en los que se lleven a cabo actuaciones de urbanización, de reforma o renovación urbana o de dotación. En el caso de que el plan general ya contenga el informe de sostenibilidad económica referido al ámbito de actuación, solo será precisa su actualización"*

Por otro lado, el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece en su artículo 22 lo siguiente:

*"4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos"*

La Ley del Suelo Regional hace referencia en su preámbulo dos a que como consecuencia de la adaptación a la legislación estatal, se hace preciso "la incorporación a los instrumentos urbanísticos de un informe de sostenibilidad económica que analice el coste económico para las arcas municipales del mantenimiento de los servicios urbanísticos en los nuevos desarrollos".

Si bien el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto Internacional Región de Murcia, por sus especiales características en cuanto a su naturaleza, implantación y desarrollo se refiere, tiene elementos diferenciadores con respecto a otros Planes Especiales que impliquen actuaciones de urbanización, entre otros en lo que al impacto sobre las arcas municipales se refiere, se ha incluido este apartado para dar cumplimiento a lo establecido en la legislación regional.

La gestión, explotación, mantenimiento y conservación de las distintas infraestructuras previstas en el Plan son objeto de concesión por parte de la Administración Regional a un concesionario especializado mediante un procedimiento de licitación pública.





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

El Plan Económico- Financiero del concesionario definirá con detalle las inversiones a realizar, los costes de mantenimiento y la forma de financiación que empleará éste para sufragar las actuaciones previstas y su posterior mantenimiento. Ello no es óbice para que el concesionario pudiera llegar a acuerdos con el Ayuntamiento de Murcia u otros organismos públicos para la gestión de determinadas infraestructuras y servicios.



CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, ARQUITECTURA Y VIVIENDA

Diligencia: Aprobado inicialmente por Resolución del Director General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda, de 22 de junio de 2018.

Murcia, 26 de junio de 2018  
Fdo.: El Jefe de Servicio de Urbanismo

*[Handwritten signature]*





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

*(página en blanco para impresión a doble cara)*





## **ANEJO: DISPOSICIONES LEGALES ESPECÍFICAS**

Las principales disposiciones legales que dan sustento al presente documento son, en orden cronológico, las siguientes:

- Declaración de Impacto Ambiental 2003 (Fase I)
- Declaración de Interés General del Estado
- Declaración de Actuación de Interés Regional
- Plan Director
- Declaración de Impacto Ambiental de accesos
- Declaración de Impacto Ambiental 2010 (Fase II)





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

*(página en blanco para impresión a doble cara)*







**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

## Relativa a la Declaración de Impacto Ambiental 2003 (Fase I)

**Resolución del 13 de Mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de "nuevo aeropuerto de la Región de Murcia", presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Publicado en el BOE núm. 120 del 20 de Mayo de 2003.**





anexo I), y en el grupo 3, «Industria extractiva», apartado d) Dragados marinos para la obtención de arena (proyectos no incluidos en el anexo I), del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

Con fecha 12 de febrero de 2003, la Dirección General de Costas remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto Estabilización de las playas de Melilla, cuya descripción figura en el anexo, pretende la regeneración de la playa de los Cárabos, y consiste, en esencia, en el aporte de unos 200.000 metros cúbicos de arena procedentes de la playa de la Hípica y de la zona de Rostrogordo, el recrecimiento de los dos espigones existentes y la construcción de un dique sumergido exento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones: Autoridad Portuaria de Melilla, Dirección General de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla, Ayuntamiento de Melilla, Ecologistas en Acción y Colectivo Ecologista Guelaya. Un resumen de esta consulta se recoge en el anexo.

Considerando las respuestas recibidas y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto Estabilización de las playas de Melilla.

No obstante, aunque la Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla ha manifestado su conformidad con la alternativa elegida para la ejecución del proyecto, la Dirección General de Costas, antes del inicio de las obras, deberá precisar con exactitud la zona concreta del yacimiento submarino en donde se realizará la extracción de arenas y solicitar a la citada Consejería su conformidad expresa con dicha extracción, en el sentido de que la misma no afecta a ninguna zona propuesta como Lugar de Interés Comunitario para su integración en la Red Natura 2000.

Así mismo, la apertura de nuevas canteras, si ello fuera preciso, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones del órgano que tenga esa competencia en la Ciudad Autónoma de Melilla.

Madrid, 30 de abril de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

#### ANEXO

##### Descripción del proyecto

El proyecto se ubica en la fachada marítima de la ciudad de Melilla, formada por las playas de la Hípica, la de los Cárabos y la de San Lorenzo, citadas de levante a poniente.

La reciente prolongación del dique del puerto de Melilla ha supuesto un desplazamiento del polo de difracción del frente del oleaje incidente y, como consecuencia, un basculamiento hacia los laterales del sedimento de la playa de los Cárabos. Este basculamiento se traduce en una fuerte erosión del tramo central de la citada playa.

Los espigones existentes, por su permeabilidad, no han podido evitar el basculamiento de los sedimentos. Por otro lado, los fortísimos temporales del último año han contribuido a agudizar esta situación.

Para corregir esta situación, que por su situación alejaba al núcleo urbano y la escasez de zonas de baño en Melilla es prioritaria para los melillenses, la Dirección General de Costas propone la actuación que se describe a continuación y cuyas principales acciones son las siguientes:

**Prolongación de los dos espigones existentes.** El espigón situado a poniente, con una longitud de 112 metros, se prolonga en 122 metros con una anchura de 4 metros a la cota +1, llegando hasta la batimétrica de -4 metros. El espigón de levante, que separa las playas de la Hípica y de los Cárabos, tiene una longitud de 100 metros y se prolonga en 135 metros con una anchura de 4 metros a la cota +1, alcanzando también la profundidad de 4 metros.

**Dique sumergido.** Se proyecta un dique sumergido exento de 200 metros de longitud, centrado entre los dos espigones citados y situado entre las batimétricas de -3 y -4 metros. La coronación de este dique se sitúa a la cota -0,5 con 4 metros de anchura y talud 1:1.

El peso de la escollera para todas las obras diseñadas es de 2 a 4 toneladas. La procedencia de los áridos, dadas las limitaciones de estos recursos en Melilla, será de canteras situadas en Marruecos.

**Aporte de arenas.** Los aportes de arena previstos permiten ampliar la playa en una anchura media de 30 metros, generándose una superficie de 22.300 metros cuadrados, quedando una superficie de playa seca aproximada de 53.000 metros cuadrados.

El volumen de arena de aportación se estima en unos 200.000 metros cúbicos, de los cuales 50.000 metros cúbicos aproximadamente procederán de la adyacente playa de la Hípica. El resto del material procederá de los fondos marinos próximos a la zona de Rostrogordo, situada al norte del puerto de Melilla, donde los trabajos de campo realizados ponen de manifiesto que estos sedimentos son compatibles con los de la playa a regenerar.

En cuanto a las características ambientales de las zonas de actuación, en la documentación presentada se señala que, tanto en la zona de regeneración como en la de extracción, el estado de desarrollo de las biocenosis presentes es bajo, sin especies de interés. Así mismo, se indica que ambas zonas quedan fuera de las áreas en las que habitualmente faena la flota pesquera.

#### Consultas realizadas

A continuación se resume el contenido ambiental de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

Dirección General de Medio Ambiente (Ciudad Autónoma de Melilla).

Se muestra conforme con la solución elegida para la realización del proyecto.

Colectivo Ecologista Guelaya.

Indica que debería determinarse si la dinámica litoral pudiera poner en peligro la existencia de diques sumergidos. Considera que la extracción de arenas de la zona «Playa del Quemado-Punta de Rostrogordo» podría afectar a un espacio de la Red Natura 2000. Señala que las características y ubicación del proyecto aconsejan su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

**10172 RESOLUCIÓN de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «nuevo aeropuerto de la Región de Murcia» presentado por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.**

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

En el año 1989, el Gobierno de la Región de Murcia realizó un estudio específico sobre la selección de áreas de posible localización del Nuevo Aeropuerto de Murcia y valoró la aptitud del posible emplazamiento respecto a los siguientes aspectos:

El espacio aéreo y la aptitud operativa de las aeronaves según los vientos y servidumbres del emplazamiento.

La aptitud física del terreno.

La compatibilidad con los usos y espacios protegidos según los planes de ámbito provincial.

La compatibilidad con el entorno existente según afecciones por el ruido.

Tras el análisis comparativo de cada uno de las alternativas propuestas, se dedujo que el emplazamiento más favorable era el localizado en Corvera-Valladolises.

El Gobierno de la Región de Murcia inició oficialmente, en el mes de enero de 2000, el proceso de solicitud de implantación de este nuevo aero-





puerto, al presentar ante la Dirección General de Aviación Civil, una petición documentada, que atendía a la instauración dentro del término municipal de Murcia, de un aeropuerto de propiedad privada y abierto al tráfico público. Estas diligencias fueron el resultado último de una serie de actuaciones realizadas a distintos niveles (técnicos, económicos y políticos) que supusieron la constitución de una sociedad mercantil denominada «Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A.» cuyos objetivos, en calidad de promotor, eran la aportación de capital para la construcción y explotación del aeropuerto murciano, incluyendo la redacción de los correspondientes documentos técnicos, de su construcción y llegando hasta su puesta en actividad.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, el promotor Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A. remitió, con fecha 14 de febrero de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó al promotor Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A. de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Aunque el promotor inicial de los trabajos previos fue Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A., la Comunidad Autónoma asumió la titularidad de la actuación tramitando ante el Ministerio de Fomento el Plan Director y posteriormente el estudio de impacto ambiental que fue remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Aviación Civil. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió dicho estudio al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 247, de 16 de octubre de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información pública se acompaña como anexo IV.

Posteriormente, el Gobierno de la Región de Murcia remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un Informe sobre las mejoras medioambientales del nuevo aeropuerto de la región de Murcia para su inclusión en el estudio de impacto ambiental en el que se redefine la propuesta del plan director, con criterios de optimización de la inversión, impacto en el territorio y usos del suelo y en el que se incluyen las mejoras inducidas a partir de las diferentes alegaciones presentadas al estudio de impacto ambiental. De este documento se deduce un acercamiento de la terminal de pasajeros a la pista, reduciéndose así el impacto visual de la terminal y las necesidades de suelo para movimiento de aeronaves en aproximadamente 100 Ha; y la modificación de la localización de la pista que disminuye notablemente los niveles de ruido en las poblaciones de Valladolides y Los Martínez del Puerto, disminuye la superficie afectada en más de 200 Ha, elimina la afección a la carretera MU-601, minimiza la afección a las ramblas de Corvera y del Ciprés, reduce el tramo afectado de la vía pecuaria Cordel de Fuente Álamo en un 65% y permite la no afección a Casas Ventanas, edificio catalogado por el Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia, y al yacimiento arqueológico Lo Jurado.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Nuevo aeropuerto de la Región de Murcia».

#### *Declaración de impacto ambiental*

El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia pretende dar respuesta a las deficiencias detectadas en la satisfacción de la demanda existente en materia de transporte aéreo, especialmente el requerido para alcanzar las principales zonas turísticas, superando los déficits de servicio de San Javier y Alicante y asegurando el posicionamiento competitivo de la Región a corto, medio y largo plazo.

Como resultado del estudio realizado por el Gobierno de la Región de Murcia en el año 1989 para seleccionar áreas de posible localización del Nuevo Aeropuerto de Murcia, se seleccionaron los siguientes emplazamientos:

- Alcantarilla.
- Corvera-Valladolides.
- Alhama-Sotana.
- Base aérea de San Javier.

Tras el análisis de los cuatro emplazamientos, se propusieron como posibilidades de actuación seis opciones o alternativas:

Alternativa 1. Emplazamiento de San Javier, con continuidad de la Academia General y de las restricciones al tráfico aéreo civil actuales.

Alternativa 2. Emplazamiento de San Javier, sin las restricciones al tráfico aéreo civil producidas por la Academia General.

Alternativa 3. Nuevo Aeropuerto de Alcantarilla

Alternativa 4. Aeropuerto en Corvera-Valladolides

Alternativa 5. Aeropuerto en Alhama-Totana

Alternativa 6. Explotación conjunta de los Aeropuertos de San Javier y Alcantarilla.

El Gobierno de la Región de Murcia realizó un análisis comparativo de cada una de las alternativas, valorando los siguientes conceptos: inversiones, explotación, costes sociales, beneficios sociales, beneficios inducidos, beneficios directos y beneficios indirectos y se dedujo que los emplazamientos más favorables en términos estrictamente económicos, con muy poca diferencia entre sí, pero con notables diferencias respecto al resto, fueron los de: Alhama-Totana y Corvera-Valladolides.

Sin embargo, el segundo de estos emplazamientos (Corvera-Valladolides) ofrece mejores condiciones en cuanto a impacto ambiental, por afectar en menor medida el sobrevuelo de aeronaves a núcleos de población y estar más alejado de áreas de concentración de aves. Este emplazamiento no afecta a ningún espacio natural protegido, siendo el más próximo el Parque Regional de Carrascoy y El Valle, el cual se sitúa aproximadamente a 3 Km. y 9 Km. al norte de Corvera y Valladolides respectivamente, clasificado como LIC y que cumple criterio ZEPa para determinadas especies. El perímetro de protección de la ZEPa Monte de El Valle y Sierras de Altaona y Escalona se sitúa aproximadamente a 8 Km. y 12, 5 Km. respectivamente de las localidades de Corvera y Valladolides y el LIC de Sierra de las Victorias se sitúa aproximadamente a 13 Km. y 7 Km. de las citadas localidades.

El nuevo aeropuerto de la región de Murcia se corresponde con el denominado tipo 4, caracterizado por una pista de 3.000 m y apto para aeronaves de tipo E. En el plan director de dicho aeropuerto se han definido dos fases de actuación:

- 1.ª Fase: Fase inicial, 1.500.000 pasajeros/año.
- 2.ª Fase: Desarrollo previsible, 3.000.000 pasajeros/año.

En la presente declaración de impacto ambiental únicamente se consideran las actuaciones referentes a la primera fase, siendo necesaria una consulta posterior al Ministerio de Medio Ambiente sobre la necesidad de procedimiento de evaluación de impacto ambiental para poder acometer la segunda fase.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera ambientalmente viable la realización de la Alternativa 4 propuesta por el promotor «Aeropuerto en Corvera-Valladolides», siempre que, tanto en el proyecto de construcción que se desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto se observen las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se cumplan, además, las condiciones que se exponen a continuación, así como la siguiente previsión de carácter general:

El promotor Aeropuertos de la Región de Murcia de forma coordinada con el Gobierno de la Región de Murcia y municipios afectados, propondrá un Plan de Desarrollo Rural con el fin de lograr la integración de la nueva infraestructura en el territorio. Entre las medidas contempladas en este Plan, habrá incluir actuaciones encaminadas a la formación de la población para que pueda acudir a la previsible oferta de trabajo del aeropuerto y acercamiento de nuevas tecnologías u otras medidas encaminadas al desarrollo socioeconómico de los núcleos de población de la zona.

1. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de los elementos ambientales identificados en el estudio de impacto ambiental que deban ser protegidos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos







de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos ya existentes.

Si para la ejecución del proyecto fuera necesaria la extracción de algún ejemplar de palmera (*Phoenix canariensis*), deberá ser trasplantado dentro del término municipal de Murcia.

#### 2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Debido a que en la zona de emplazamiento previsto del aeropuerto discurren las ramblas de Corvera y del Ciprés, y de acuerdo con las recomendaciones presentadas por la Confederación Hidrográfica del Segura, previamente a la redacción del proyecto del nuevo aeropuerto, se procederá al deslinde ó, en su caso, delimitación probable del dominio público hidráulico afectado, así como la delimitación de las líneas de las avenidas de 100 y 500 años de periodo estadístico de retorno relativas a ambos cauces. Se estudiarán las repercusiones que las modificaciones de las características hidrológicas de la parte de las cuencas afectadas tendrán sobre el régimen de corrientes, con el fin de establecer las limitaciones de uso y las condiciones necesarias para que éste régimen no se vea afectado, y para evitar que se ocasionen daños de consideración en las posibles zonas inundables. Asimismo, se estudiará el mejor sistema de encauzamiento de la Rambla de Corvera para evitar la inundación de la zona intermedia en la que el cauce ha sido cubierto y proteger al núcleo de Valladolides ante futuras inundaciones.

La afección a la Rambla del Ciprés en el cruce del vial de acceso al aeropuerto desde la carretera local E-7, se solucionará mediante un paso superior con gálibo suficiente para la avenida de 500 años.

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria y barreras de retención de sedimentos en todas las zonas próximas a las ramblas y se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes de la plataforma, aparcamientos, zonas de circulación, talleres así como los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I. que se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido incluyendo, al menos, un sistema de decantación de sólidos y un separador de hidrocarburos. Se llevará a cabo un seguimiento analítico de todas estas aguas a fin de que sus parámetros se ajusten a los objetivos de calidad establecidos por la legislación vigente y solo podrán ser vertidas en aquellas zonas o puntos de canalización de aguas residuales habitados al efecto y contando, en cualquier caso, con la correspondiente autorización del órgano competente. Los efluentes sanitarios se tratarán en fosas sépticas.

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre las ramblas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese.

Se tomarán y analizarán muestras de agua subterránea (mediante la instalación de piezómetros) en la parcela donde se almacene el combustible con el fin de supervisar la posible existencia de fugas en los tanques y poder evitar posibles contaminaciones al sistema hidrogeológico.

En el caso de que existan pozos en la zona de estudio, el proyecto de construcción deberá analizar su posible afección, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

#### 3. Protección de la fauna.

Con el objeto de prevenir posibles impactos sobre determinadas poblaciones de aves existentes en la zona de influencia del aeropuerto, se llevarán a cabo los siguientes estudios:

Se determinará específicamente los rangos altitudinales de riesgo para las aves de acuerdo con la trayectoria de las aeronaves cuando sobrevuelen las zonas montañosas de los lugares de la Red Natura 2000.

Durante la fase de construcción, se iniciarán estudios específicos relativos a la identificación de los pasos migratorios, especialmente de rapaces,

en la zona de dispersión de la ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, con objeto de definir, antes de la fase de explotación, las rutinas y trayectorias de desplazamiento. Se establecerán también las rutas migratorias de pequeña escala para aves acuáticas.

Se mantendrán y/o establecerán corredores en las ramblas y en la vía pecuaria afectadas por la construcción del aeropuerto, con el objeto de asegurar la conectividad de hábitats y especies. Igualmente, se restaurarán las zonas marginales del aeropuerto de mejora del hábitat para especies esteparias de pequeño tamaño (aláudidos en general y especies de interés como el alcaraván).

Los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario, serán preferentemente disuasorios y habrán de ser previamente autorizados por la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de acuerdo con la normativa autonómica, nacional y comunitaria vigente.

Se llevará a cabo el vallado en el nuevo recinto aeroportuario, evitando así el paso de la fauna a zonas donde sería frecuente su afección debido a la actividad aeroportuaria y se establecerán medidas preventivas en cuanto al diseño de la red de tendidos eléctricos aéreos de distribución para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna tales como: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas, cadenas de aisladores en suspensión e instalación de soportes al tresbolillo o de bóveda. Todas estas medidas deberán aplicarse también a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en las zonas más próximas a las ZEPA's Parque Regional de Carrascoy y El Valle y Monte de EL Valle y Sierras de Altaona y Escalona.

Se llevará a cabo un periodo de seguimiento de cinco años después de la puesta en funcionamiento del aeropuerto para evaluar y garantizar la efectividad de las medidas aplicadas y poder corregir los impactos que no se hubieran previsto durante las fases de construcción y explotación.

#### 4. Protección atmosférica.

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se instalará un captador de polvo por aspiración en la planta de hormigón.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo durante la explotación del aeropuerto. Previamente a la elaboración de este programa, se determinará la contaminación de fondo con el fin de poder conocer la verdadera incidencia del aeropuerto en este entorno rural. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las directivas 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono y la Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Todos los equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la directiva 97/68/CE. Además de este requisito, el promotor impulsará un programa consensuado con los operadores de handling con el objeto de que todos estos equipos utilicen combustibles alternativos a los tradicionales con objeto de limitar al máximo las emisiones atmosféricas y en el que además se contemplarán medidas que permitan sustituir paulatinamente los vehículos por otros más limpios en función de la evolución tecnológica.





#### 6. Protección acústica.

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población más cercana. De acuerdo con la Ordenanza Municipal del Excelentísimo Ayuntamiento de Murcia sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, y conforme se recoge en el estudio de impacto ambiental, no se podrán alcanzar durante el período diurno, a cinco metros de distancia, niveles superiores a 90 dB(A) y no podrán realizarse obras entre las 22 y las 7 horas cuando produzcan un incremento sobre el nivel de fondo de los niveles sonoros del interior de propiedades ajenas. Se exceptúa de la prohibición de trabajar en horas nocturnas, las obras urgentes por razones de necesidad o peligro, o aquellas que por sus inconvenientes no pueden realizarse durante el día. El trabajo nocturno deberá ser autorizado por la Autoridad Municipal, que determinará los niveles de ruido máximo que deberá cumplir.

El tráfico pesado, procedente de las obras del aeropuerto, a su paso por la ciudad de Murcia deberá evitar la Ronda Oeste, utilizando la autovía El Palmar-Alcantarilla.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, el promotor del proyecto, elaborará las isófonas definidas por Leq<sub>día</sub> 65 dB (A) (7h-23h) y Leq<sub>noche</sub> 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Las citadas isófonas, deberán ser elaboradas en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración. Asimismo, en su caso, el citado plan de aislamiento acústico se elaborará en un plazo de seis meses tras la aprobación de la huella acústica y se ejecutará en el plazo de dos años y medio, a contar desde la aprobación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, de la huella acústica, y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Por lo que respecta al planeamiento urbanístico, el promotor enviará una copia del citado estudio acústico a los ayuntamientos afectados y a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como reordenación de la urbanización y edificación, empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

#### 6. Medidas de protección del patrimonio cultural.

Como medida preventiva, antes del inicio de las obras, se llevará a cabo una prospección por técnicos competentes del 100% de la superficie afectada por las instalaciones aeroportuarias, así como el espacio a ocupar por préstamos y vertederos.

Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Consejería de Turismo y Cultura para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva Infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados. Se llevará a cabo la reposición de la vía pecuaria denominada Cordel de Fuente Álamo de acuerdo con lo indicado en la Ley 3/1995 de 23 de marzo de vías pecuarias.

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

#### 8. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base al contratista para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (barrancos y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. En este estudio se contemplarán las posibilidades de reutilizar los excedentes de obra para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística de canteras de extracción de áridos y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente autorizadas y legalizadas y con planes de restauración aprobados.

#### 9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, mediante repoblación con especies autóctonas, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra, zonas de instalaciones auxiliares y nuevos accesos.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos compensasen las ventajas de éstos.

#### 10. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.







En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

El promotor Aeropuertos de la Región de Murcia, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias (artículo 11 del Real Decreto 1131/1998, de 30 de septiembre) y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

En cualquier caso el programa de vigilancia incluirá, al menos, la remisión de los siguientes informes:

- a) Antes del inicio de las obras:
  - Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.
  - 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, de acuerdo con la condición 8.
- b) 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 preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.
- c) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberá detallar, al menos, los siguientes aspectos:
  - Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.
  - Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.
- d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión 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.
  - Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.
  - Eficacia del modelo acústico.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

11. Documentación adicional.

Aeropuertos de la Región de Murcia remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incor-

poración a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

- Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.
- Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.
- Estudios complementarios para la protección de la fauna exigidos en la condición 3.
- Programa a llevar a cabo con los operadores de handling recogido en la condición 4.
- Determinación de la contaminación de fondo y programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 4.
- Mapa acústico elaborado, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 5.
- Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 6.
- Estudio sobre los efectos acumulativos previsible en la planificación territorial, por el desarrollo de infraestructuras, servicios, cambios de uso del suelo, etc. derivados de la puesta en servicio del aeropuerto tal y como se recoge en la condición 7.
- Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recoja lo previsto en la condición 9.
- Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere la condición 10.

12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la Alternativa 4, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Región de Murcia.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 13 de mayo de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Murcia .....	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid) .....	-
Confederación Hidrográfica del Segura (Murcia) .....	X
Dirección General de Cultura, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia .....	X
Dirección General del Agua, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia .....	-





	Respuestas recibidas
Dirección General del Medio Natural, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	-
Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente, de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	X
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	-
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)	-
Cátedra de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras (Murcia)	-
Cátedra de Geología Física. Facultad de Ciencias (Murcia)	-
Centro de Edafología y Biología del Segura (Murcia)	-
Departamento de Ecología e Hidrología (Murcia)	-
Departamento de Ecología Sección Biología Espinardo (Murcia)	-
Departamento de Química Agrícola, Geología y Edafología. Espinardo (Murcia)	-
A.D.E.N.A (Madrid)	-
Coordinación de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG) (Madrid)	-
Ecologistas en acción (Madrid)	-
F.A.T. (Madrid)	-
Greenpeace (Madrid)	-
S.E.O. (Madrid)	-
ANSE (Asociación de naturalista del sureste) (Murcia)	-
Asociación Columbares-Cordillera Sur Beniájam (Murcia)	-
Grupo Ecologista Acción Verde (Murcia)	-
Grupo Naturalista Cigarraljos Mula (Murcia)	-
Grupo Naturalista del Mar Menor Santiago de la Rivera (Murcia)	-
Hábitat Beniájam (Murcia)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Ayuntamiento de Alhama de Murcia	-
Ayuntamiento de Alcantarilla	-
Ayuntamiento de Mazarrón	X
Ayuntamiento de Fuente Álamo	X
Ayuntamiento de Puerto de Mazarrón	-
Ayuntamiento de Corvera	-
Ayuntamiento de Valladlises	-
Ayuntamiento de El Palmar	-
Ayuntamiento de La Alberca	-
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar	-
Ayuntamiento de San Javier	-
Ayuntamiento de los Martínez	-
Ayuntamiento de Torre Pacheco	-
Ayuntamiento de La Unión	X
Ayuntamiento de Los Alcázares	X

Asimismo, se han recibido escritos, al margen de la consulta, de la Alcaldía y Junta de Vecinos de Corvera y de la Alcaldía y Junta de Vecinos de los Martínez del Puerto.

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno de Murcia indica que deberá tenerse en cuenta el Estudio Informativo del Proyecto de Acceso Ferroviario de Alta Velocidad a Cartagena y Ordenación Ferroviaria de la Ciudad de Murcia en redacción por la Dirección General de Ferrocarriles, el cual, entre las alternativas estudiadas, propone una denominada Corredor Centro contenida en el Área de Emplazamiento del futuro Aeropuerto.

La Confederación Hidrográfica del Segura comunica que por la zona de emplazamiento previsto del aeropuerto discurren dos ramblas: la de Corvera y la del Ciprés, ambas en su tramo final.

Solicita que se estudie las repercusiones que las modificaciones de las características hidrológicas de la parte de las cuencas afectadas tendrían sobre el régimen de corrientes, con el fin de establecer las limitaciones de uso y las condiciones necesarias para que éste régimen no se vea afectado, y para evitar que se ocasionen daños de consideración en las posibles zonas inundables. Previamente a la redacción del Proyecto del nuevo aeropuerto, se procederá al deslinde o, en su caso, delimitación probable del

dominio público hidráulico afectado, así como la delimitación de las líneas de avenidas de 100 y 500 años de periodo estadístico de retorno, relativas a ambos cauces.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Región de Murcia señala que en el área se localizan en la Carta Arqueológica Regional los yacimientos que se mencionan en el Avance del Estudio de Impacto (Memoria- Resumen) y cuyo listado fue remitido con información cartográfica por la Dirección General de Cultura a la empresa consultora que elaboró el estudio de impacto ambiental.

Asimismo, puntualizan que la zona afectada por el proyecto y su entorno inmediato no ha sido objeto de una prospección sistemática que permita descartar la presencia de otros bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico.

Estiman necesario que el futuro estudio de impacto recoja un estudio específico arqueológico, que analice la naturaleza exacta de los yacimientos especificados y su entidad, y aborde una prospección exhaustiva de todo el área afectada por el proyecto y su entorno, proponiendo en su caso las posibles vías de compatibilidad de los yacimientos u otros bienes de interés histórico con la obra y medidas de corrección del impacto sobre los mismos. En ningún caso creen que pueda aprobarse el proyecto sin contar con dicho estudio y sin abordar las medidas de corrección de impacto que a la luz del mismo ellos determinen.

La Secretaría Sectorial de Agua y Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia indica que el proyecto es susceptible de generar alteración del medio ambiente sonoro, por lo que informan que en la Región de Murcia existe el Decreto número 48/1998, de 30 de Julio, de Protección del Medio Ambiente frente al Ruido, de obligado cumplimiento en la Comunidad Autónoma.

A continuación, indican que en el artículo 6 del citado Decreto se establece que los proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental susceptibles de generar alteración del medio ambiente sonoro, analizarán con especial detalle:

El nivel de ruido en el estado preoperacional mediante la elaboración de mapas a escala adecuada para el parámetro Leq (nivel sonoro continuo equivalente) durante el período diurno y nocturno.

Cartografía del nivel de ruido previsto tras el proyecto para los parámetros anteriormente citados.

Comparación del nivel de ruido previsto con los límites establecidos para los distintos usos del suelo en el Anexo I del Decreto 48/1998.

Asimismo, indican que en este mismo artículo se establece que el impacto ambiental derivado del incremento respecto a los niveles de ruido anteriores a la implantación del proyecto, se valorará de acuerdo con la Recomendación ISO 1996 o UNE 74-022-81 cuyos niveles se reflejan en el Anexo III del Decreto 48/1998. Las medidas de nivel de ruido se realizarán de acuerdo con lo especificado en el Capítulo IV del Decreto n.º 48/1998.

Además, el estudio de impacto ambiental contendrá en su caso proyectos específicos complementarios de medidas correctoras, de forma que se puedan garantizar los niveles referidos.

Finalmente, consideran conveniente que se tengan en cuenta para el estudio de nivel sonoro las trayectorias de los vuelos, con especial atención a las zonas de despegue y aterrizaje por su posible afección a las personas que viven o trabajan en zonas próximas al aeropuerto.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la Memoria-Resumen, indicando que esta información se comunica a sus asociados.

El Ayuntamiento de Fuente Álamo remite Informe Técnico emitido por el Arquitecto Técnico Municipal, así como certificación del acuerdo adoptado por el Pleno Corporativo haciendo suyo el citado informe.

El Informe Técnico indica lo siguiente:

Los terrenos donde se pretende construir el Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, pertenecen prácticamente todos al término municipal de Murcia; ocupando una parte muy pequeña del término municipal de Fuente Álamo, en la zona Este del mismo, en el paraje «Lo Chamorro». Dichos terrenos, dentro del término municipal de Fuente Álamo están calificados como Suelo No Urbanizable Protegido por el Planeamiento (Áreas productivas agrícolas y ganaderas y Reservas de sistemas generales).

Desde el punto de vista ambiental, los efectos que deberían tener muy en cuenta en el estudio de impacto ambiental serán los ruidos, que una vez esté el aeropuerto en fase de servicio, afectarán a las personas que viven o trabajan próximos al mismo.

El Ayuntamiento de la Unión solicita que se le aclare si el municipio se encuentra afectado por las futuras rutas.

El Ayuntamiento de los Alcázares remite acuerdo adoptado por el Pleno de la Corporación, de apoyo a la ejecución del proyecto del «Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia» ya que beneficiaría de forma extraordinaria la proyección turística del Mar Menor.





El Ayuntamiento de Mazarrón indica que debe realizarse un estudio detallado de las previsiones de orientación de las pistas de aterrizaje-despegue, con especial atención a las densidades generadas por las aeronaves. Dicho estudio debe incluir en todo el trazado de las vías de aproximación, despegue y aterrizaje, y en función de la altura estimada de las aeronaves, una información detallada de las afecciones por ruido a las poblaciones circundantes.

El Ayuntamiento de Murcia (Gerencia de Urbanismo) adjunta los informes emitidos por el Servicio de Planeamiento (junto con un plano de calificación de los terrenos afectados) y el Servicio de Protección Ambiental, respecto a los cuales el Consejo de la Gerencia de Urbanismo tomó conocimiento y prestó conformidad.

#### Informe técnico del Servicio de Planeamiento:

Indican sobre plano las distintas clases de suelo existentes en el área de emplazamiento del futuro aeropuerto, según el Plan General de Ordenación Urbana de Murcia.

#### Informe técnico del Servicio de Protección Ambiental:

Indica que el estudio de impacto ambiental deberá considerar los siguientes puntos:

Se valorará la incidencia del proyecto sobre los cultivos existentes en la zona y en particular la pérdida de suelo productivo.

El PGOU del Ayuntamiento de Murcia (Artículo 9.3.2.) prohíbe la tala o extracción de palmeras (*Phoenix canariensis* y *Phoenix dactylifera*) para su venta o comercialización. Si para la ejecución del proyecto es necesaria la extracción de algún ejemplar deberá transplantarse dentro del término municipal de Murcia.

El tráfico pesado generado por el futuro aeropuerto de paso por la Ciudad de Murcia, tanto en su fase de construcción como en la explotación deberá evitar la Ronda Oeste, utilizando la Autovía El Palmar-Alcantarilla.

Se valorará la transformación paisajística que se producirá en la zona y proponer las medidas correctoras que permitan minimizar su impacto negativo.

Deberá evaluarse el impacto que tendrá la actuación en la posible alteración del cauce de la Rambla del Ciprés y de cualquier otro que hubiera, así como sobre la fauna y flora, y proponer en su caso las soluciones necesarias.

En fase de construcción, se deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones.

Dada la existencia de núcleos de población próximos especialmente Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto y viviendas unifamiliares aisladas, así como la proximidad de lugares de interés ambiental (Parque Regional Carrascoy El Valle, ZEPA Monte de El Valle y Sierras de Altaona y Escalona, LIC de Carrascoy El Valle), deberá valorarse la incidencia del proyecto con respecto a la contaminación acústica durante el funcionamiento normal del aeropuerto, debiendo respetarse los límites fijados en los artículos 7 y 8 de la Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones.

Deberá valorarse el impacto que tendrá la actuación sobre el acuífero existente en la zona (pérdida de superficie de recarga por el asfaltado de pistas, posibilidad de contaminación por la escorrentía de aguas contaminadas).

Deberá valorarse la incidencia del proyecto con respecto a la contaminación atmosférica de la zona, tanto en su fase de construcción como en la de explotación, especialmente en las viviendas diseminadas y núcleos urbanos situados en sus proximidades.

Se deberán adoptar las medidas oportunas que permitan la conservación de la Vía Pecuaria que discurre por la zona y garantizar su uso público: Cordel de Fuente Álamo.

La Alcaldía y Junta de Vecinos de Corvera indican que a la hora de evaluar el impacto ambiental deberá tenerse en cuenta que:

Los terrenos donde se pretende ubicar el aeropuerto no disponen de un solo metro cuadrado que no esté dedicado a una agricultura intensiva (frutales, agríos, almendros, hortalizas, etc.) habiéndose llevado en los últimos años una fuerte inversión en la zona, la cual ha culminado en una importante riqueza agrícola, paisajística y generadora de una gran cantidad de puestos de trabajo. Todas estas características entienden que no solo desaparecerán en los terrenos ocupados por el aeropuerto, sino en gran cantidad de terrenos limítrofes con el mismo.

Los cultivos de la totalidad de la zona objeto de estudio se riegan con aguas subterráneas cuyo ciclo de renovación podría romper la construcción del aeropuerto y por tanto imposibilitar el riego de otras tierras asimismo regadas por dichas aguas subterráneas, aunque no les afecte la construcción del aeropuerto.

El punto más importante que debe tenerse en cuenta es la contaminación acústica que generará el nuevo aeropuerto. Debe valorarse la transformación de la calidad de vida que dicha contaminación puede suponer para los vecinos de los núcleos urbanos de Corvera, Carrascoy-La Murta, Valladolides, Baños y Mendigo y los Martínez del Puerto; para los ocupantes de las numerosas viviendas aisladas entre las poblaciones y aquellos otros que ya de una manera real (urbanización Mosa Trajectum de 1.800 viviendas) o de una manera potencial por el atractivo de la zona podrían incrementar, en la actual situación, la población de la zona objeto de estudio.

Finalmente, indican que deberán adoptarse unas medidas correctoras y una serie de soluciones que difícilmente amortiguarán la gran pérdida de calidad que van a sufrir los ciudadanos afectados.

La Alcaldía y Junta de Vecinos de Los Martínez del Puerto indican su preocupación por los problemas de contaminación acústica y presentan una serie de sugerencias que se deberían tener en cuenta a la hora de elaborar el estudio de impacto ambiental.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia estará situado en terrenos pertenecientes al término municipal de Murcia, a unos 24 km, de distancia por carretera desde esta ciudad y al sur de la misma, enmarcados dentro del denominado campo de Cartagena. Las poblaciones más cercanas al emplazamiento son las pedanías de Corvera, Valladolides y Los Martínez.

En el proyecto se consideran dos fases de actuación:

- 1.ª fase. Fase inicial: 1.500.000 pasajeros/año.
- 2.ª fase. Desarrollo previsible: 3.000.000 pasajeros/año.

Partiendo de la etapa de implantación inicial (1.ª Fase) que define la configuración básica del aeropuerto, en la 2.ª Fase se amplía la instalación para adecuarla paulatinamente al tráfico esperado en el aeropuerto.

Las actuaciones previstas en la PRIMERA FASE para satisfacer la demanda de 1.500.000 pasajeros/año, son las siguientes:

#### a) Adquisiciones de terreno:

Adquisición de los terrenos para el desarrollo del aeropuerto (Campo de Vuelos, Área Terminal, Accesos y Servicios), estimados en unas 306,5 Ha. de suelo rústico (cultivo de secano y cfricos), calificados en el Plan General de Urbanismo como Áreas NB (suelo no urbanizable agrícola de interés productivo) y SR-C1 (suelo urbanizable no sectorizado con tolerancia de usos turístico-residenciales).

#### b) Obras de infraestructura:

Configuración del Campo de Vuelos básica compuesta de:

Pista de 3.000 m de longitud y 45 m. de anchura dimensionada para aeronaves tipo E, con unos movimientos de tierras estimados entorno a los 432.000 m<sup>3</sup> de terraplén y unos 10.000 m<sup>3</sup> de desmonte. Esta pista estará dotada en sus extremos de sendos sobreanchos o raquetas para permitir a las aeronaves realizar adecuadamente los giros de 180.º necesarios para el cambio de sentido de la marcha.

Plataforma de estacionamiento para aeronaves de pasajeros de unos 102.000 m<sup>2</sup> capaz de albergar seis puestos tipo C (MD-80), dos tipo C regional (ATR-42), uno tipo D (B-757) y uno tipo E (B-747).

Una calle de salida perpendicular a pista de 480 m. de longitud y 25 m. de anchura para acceder a la plataforma anterior.

#### Área Terminal compuesta de:

Edificio Terminal para el tratamiento de pasajeros y bloque técnico con una superficie aproximada de 120.000 m<sup>2</sup>.

Edificio Terminal de Mercancías con una superficie de unos 1.000 m<sup>2</sup>. Torre de Control de 25 m. de altura y aproximadamente 300 m<sup>2</sup> de superficie total.

Central Eléctrica de unos 600 m<sup>2</sup>.

Edificio Contraincendios (S.E.I.) de unos 1.100 m<sup>2</sup>, categoría 7.

Centro de Emisores de una superficie aproximada de 100 m<sup>2</sup>.

Construcción de un 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 mediante vial de carril único por sentido, siendo la longitud necesaria de accesos pertenecientes al aeropuerto de unos 6.000 m.

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>, incluyendo un depósito de combustible JET A1 y otro depósito de combustible AVGAS.

Edificio cocheras/taller/conservación de los vehículos propios del aeropuerto, así como para el almacenaje y mantenimiento general de material e infraestructuras del aeropuerto, con una superficie aproximada de 150 m<sup>2</sup>.

c) Equipos y material:

Señalización, balizamiento e iluminación de la pista y calles para categoría I, con dos sistemas de luces de aproximación.

Señalización, balizamiento e iluminación de plataforma.

Equipamiento de la Torre de Control y del Centro de Emisores, pupitres, equipos de Comunicaciones y de Meteorología.

Ayudas necesarias para la operación industrial de precisión de categoría I por ambas cabeceras, sistemas PAPI y dos aproximaciones ILS Cat I.

Radioayuda T-VOR/DME.

Dos radioayudas NDB.

Vehículos y material para la operatividad del Servicio Contraintencios para Categoría SEI 8, 2 vehículos pesados y 1 ligero.

d) Reposiciones:

Será necesario reponer las siguientes Infraestructuras afectadas:

Carretera MV-601 en el tramo Corvera-Valladolises, estimándose una longitud de tramo a reponer de 6 km, dos carriles (uno por sentido).

Vía pecuaria denominada como Cordel de Fuente Álamo, estimándose una longitud de tramo a reponer de 10 km. Carril único de tierra compactada.

Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar:

En su campo de vuelos aeronaves sin restricción de tamaño, con una capacidad estimada de unas 12 operaciones hora punta las 24 horas del día y en condiciones de visibilidad reducida (RVR > 800 m). El tamaño de la aeronave estaría limitado exclusivamente por la capacidad operativa del Servicio de Extinción de Incendios.

En la zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 1.657 pasajeros hora punta.

En la zona de mercancías, un nivel de demanda de 5.000 Tn/Año.

En el resto de Infraestructuras Aeronáuticas (Torre de Control, Contraintencios, Emisores, etc.), dar servicio suficiente al Aeropuerto hasta más allá del segundo horizonte de previsión.

En sus Accesos, todo el tráfico de vehículos entrante y saliente del aeropuerto hasta más allá del segundo horizonte de previsión.

Las actuaciones previstas en la segunda fase, para satisfacer la demanda de 3.000.000 pasajeros/año, son las siguientes:

a) Adquisición de terrenos:

No será precisa la adquisición de terrenos.

b) Obras de infraestructura:

Actuaciones en el campo de vuelos consistentes en:

Calle de rodaje paralela a toda la pista de vuelos a 200 m. con una longitud total de 3.000 m. y 25 m. de anchura.

2 Calles de salida rápida que sirvan a cada una de las cabeceras ubicadas a 2.000 m. de cada una de ellas y con un desarrollo de 400 m. cada una y 25 m. de anchura.

2 Calles de salida perpendicular comunicando cada una de las cabeceras con la calle de rodaje.

Calle de salida perpendicular a unos 1.400 m. de la cabecera 05 de 480 m. de longitud y 25 m. de anchura, que comunique la pista con la ampliación de la plataforma.

Ampliación de la plataforma en 44.200 m<sup>2</sup> para admitir tres puentes adicionales para aeronaves tipo C (MD-80), permitiendo además la trans-

formación de uno de los puertos existentes tipo C a uno tipo D (B-757). La configuración de la plataforma quedaría entonces de la siguiente forma: nueve puntos tipo C (MD-80), dos tipo C regional (ATR-42), dos tipo D (B-757) y uno tipo E (B-747).

Actuaciones en el Área Terminal consistentes en:

Ampliación del Edificio Terminal de Pasajeros hasta una superficie total aproximada de 19.000 m<sup>2</sup>.

Ampliación del Terminal de Mercancías hasta una superficie total de unos 1.500 m<sup>2</sup>.

Ampliación de los depósitos de combustible JET A1 y el AVGAS.

Ampliación del aparcamiento de vehículos para la zona de pasajeros en 21.000 m<sup>2</sup> aproximadamente.

Urbanización general de nuevas áreas 178.000 m<sup>2</sup> adicionales.

c) Equipos y material móvil:

Será necesario realizar las siguientes adquisiciones en equipos y material móvil:

Señalización, balizamiento e iluminación de calles para categoría I. Señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación de la plataforma.

Edificio Terminal de Pasajeros: mostradores de facturación, hipódromo de recogida de equipajes, controles y equipamiento diverso.

Tras la realización de las obras, montaje y puesta a punto de los equipos descritos, el aeropuerto estaría preparado para tratar tráfico de:

Aeronaves sin restricción de tamaño, con una capacidad estimada de unas 30 operaciones hora punta las 24 horas del día y en condiciones de visibilidad reducida (RVR < 800m.).

En la Zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel de tráfico de 2.761 pasajeros hora punta.

En la Zona de Mercancías, un nivel de demanda de 7.500 Tn/Año

d) Reposiciones:

En esta fase no se consideran reposiciones.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología adoptada en el estudio de impacto ambiental se ajusta básicamente a los criterios establecidos en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental y en el Real Decreto 1311/1988, por el que se aprueba el Reglamento para su ejecución, así como en la Ley 6/2001 de modificación del citado Real Decreto Legislativo 1302/1986.

La elaboración del estudio de impacto ambiental se sistematiza a través de las etapas siguientes:

#### *Alternativas de emplazamiento técnicamente viables y justificación de la alternativa adoptada*

Se cita el estudio específico sobre la selección de áreas para la posible localización del nuevo aeropuerto de Murcia, realizado por el Gobierno de la Región de Murcia en el año 1989.

#### *Justificación del proyecto y características de la actuación*

Se justifica la construcción de un nuevo Aeropuerto en la Región de Murcia como respuesta a unas necesidades manifiestas de varios órdenes y que han sido contrastadas mediante estudios previos de viabilidad de mercado.

A continuación, se definen las dos fases de actuación previstas en el Plan Director del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, ya descritas en el anexo II de esta declaración.

#### *Definición de la situación preoperacional. Inventario ambiental*

Incluye un inventario ambiental en el que se contemplan los aspectos siguientes:

Medio físico: climatología, geología, hidrogeología e hidrología, suelos y vegetación, fauna, paisaje y espacios naturales de especial interés.





Calidad del aire: contaminación atmosférica y acústica.  
Medio socioeconómico.  
Planeamiento.  
Medio Cultural: Patrimonio arqueológico y vías pecuarias.

#### *Análisis de condicionantes para la localización del aeropuerto en el área de emplazamiento*

Se describen los condicionantes impuestos para determinar la localización óptima de la infraestructura aeroportuaria en el área de emplazamiento.

Los citados condicionantes son los siguientes: impacto ambiental, obstáculos naturales, meteorología, espacio aéreo, instalaciones aeronáuticas en el entorno, núcleos de población en el entorno próximo, ordenación territorial, ordenación de infraestructuras y topografía del emplazamiento.

#### *Caracterización, identificación y valoración de impactos*

Se identifican los impactos mediante un contraste de las características de localización del futuro aeropuerto con los datos obtenidos para las diferentes variables del medio, los factores o elementos del entorno que razonablemente van a resultar afectados por la actuación. Se tienen en cuenta las posibles alteraciones que pueden originarse durante las fases de construcción y servicio del futuro aeropuerto.

En la valoración del aporte de contaminantes atmosféricos se utiliza el modelo de la Federal Aircraft Engine Emission Database (FAEED 2.1), desarrollado por la Environmental Protection Agency (EPA) de EEUU.

En la valoración del impacto acústico se emplea el programa INM (Integrated Noise Model) desarrollado por la Federal Aviation Administration (FAA) de EEUU.

#### *Matriz de evaluación de Impacto Ambiental*

Se realiza una matriz de evaluación de impacto ambiental que refleja la valoración de impactos realizada

#### *Propuesta de medidas preventivas y correctoras*

Una vez identificados y cuantificados los impactos ambientales producidos durante la construcción y puesta en servicio de la infraestructura aeroportuaria, se indican las medidas preventivas y correctoras que será preciso introducir para minimizar su impacto ambiental. Asimismo, se incluye una relación comentada de las medidas correctoras previstas que por carecer de datos suficientemente precisos a nivel de Plan Director, deberán ser revisadas y dimensionadas con exactitud al redactar el correspondiente Proyecto de Construcción.

#### *Impactos residuales*

Se indican aquellos impactos residuales del proyecto en el que no es posible o de difícil aplicación la adopción de medidas correctoras tales como modificación en los usos de suelo, aumento de niveles de contaminación atmosférica y acústica, alteraciones paisajísticas y modificaciones en el planeamiento.

#### *Programa de seguimiento y vigilancia ambiental*

Se diseña un Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y que permita detectar, en su caso, impactos no previstos, así como proponer las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos y/o compensarlos.

#### *Documento de síntesis*

Como resumen del estudio de impacto ambiental se incluye un informe en el que se describen los estudios realizados, resultados, conclusiones alcanzadas y aspectos más significativos obtenidos en las diversas fases de que consta el estudio.

## ANEXO IV

### Información pública

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son las siguientes:

La Alcaldesa Pedánea y Presidenta de la Junta de Vecinos de Corvera realiza las siguientes consideraciones sobre el proyecto:

Existirá impacto ambiental en la calidad de vida y calidad del aire (contaminación acústica y contaminación atmosférica), agricultura intensiva de la zona, aguas subterráneas y paisaje (principalmente en la zona norte).

Asimismo, se afectará a la Rambla de «El Ciprés» y Rambla de «Corvera», y a la casa-torre «La Torrica» potencialmente catalogada.

El Alcalde Pedáneo-Presidente de la Junta de Vecinos de los Martínez del Puerto, la Presidenta del A.P.A. Colegio Público Nuestra Señora Maravillas y el Presidente de la Asociación Cultural «El Castillo», presentan las alegaciones siguientes:

Se han de concretar las cabeceras que se utilizarán para las operaciones de despegue y aterrizaje. La configuración propuesta del 50% por cabecera, presenta más afecciones sónicas, además se deberá desplazar la pista 05-23, 1000 m al norte, paralelamente a la prevista para asegurar que las isófonas de 65 dB(A) diurnos y 55 dB(A) nocturnos no afectan a ningún núcleo urbano. Por otra parte, las infraestructuras aeroportuarias, plataforma, terminal de pasajeros y calles de rodadura deberán ubicarse al sur de la pista 05-33, por disminución del Impacto ambiental de los accesos.

Consideran que la propuesta de longitud de pista no permite operar aeronaves clase D y especialmente E y proponen para aumentar el número de operaciones/hora una serie de maniobras y operaciones. Indican que en el estudio de impacto ambiental no se argumenta la no afección a las Ramblas del Ciprés y Corvera.

El Ayuntamiento de Fuente Álamo indica su interés por la construcción del aeropuerto de gran importancia para el desarrollo económico y social de la Región de Murcia.

El Centro Social de los mayores de los Martínez del Puerto, el centro de la Mujer de los Martínez del Puerto y el Partido Popular de los Martínez del Puerto, consideran de interés la construcción del aeropuerto de Murcia y estratégicamente acertado el triángulo Corvera-Valladolises-Los Martínez del Puerto, pero no consideran razonable que se tenga que ubicar la pista y su correspondiente huella sonora tan cerca de los Martínez del Puerto por lo que solicitan que se ubiquen las pistas como mínimo a 2 km de los Martínez del Puerto.

Realizan diversas consideraciones con respecto a la publicidad en la Información Pública y facilidad de acceso, con respecto a la ubicación de la pista y terminal, sobre el uso de escenarios realistas para contrastar el INM, sobre la legislación vigente, sobre la afección a la Rambla de «El Ciprés» y Rambla de «Corvera», y finalmente, sobre la afección al «Cordel de Fuente Álamo».

Por otra parte, solicitan que se reelabore el estudio de impacto ambiental y sea sometido de nuevo a Información Pública, que se ubique la terminal al Sur de la pista, que se consideren condiciones más desfavorables de viento en la aplicación del INM, que se incluya en el estudio de impacto ambiental lo establecido por la NBE, que se contemplen las afecciones por desvío de la carretera MU-601 y el Cordel de Fuente Álamo y que la Declaración de Impacto Ambiental concrete los sectores en los que el planeamiento debe ser modificado y se establezcan directrices claras de planeamiento.

El resto de las alegaciones corresponden a particulares cuyo contenido ya ha sido reflejado en las alegaciones anteriores.

No obstante por su particularidad cabría destacar lo siguiente:

Tener en cuenta instalaciones de distribución de agua (equipos de elevación, tuberías, conducciones, etc.)

Afección a almacenamiento de agua de 100.000 m<sup>3</sup> por acceso al aeropuerto. Solicita desvío del citado acceso.

La segunda pista no forma parte del estudio y existe contradicción en el mismo.

Afección al «Caserío Ventanas», edificio del siglo XVIII, con grado de protección 2 por el Excmo. Ayuntamiento de Murcia, que impide su demolición.

Solicitud de establecer medidas compensatorias.

No se han contemplado los usos del suelo permitidos.







**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

## Relativa a la Declaración de Interés General del Estado

**Orden FOM/1252/2003, de 21 de mayo, por la que se autoriza la construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios. Publicado en el BOE núm. 122 de 22 de mayo de 2003.**





# MINISTERIO DE FOMENTO

**10374** *ORDEN FOM/1252/2003, de 21 de mayo, por la que se autoriza la construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios.*

La Ley sobre Navegación Aérea, regula las autorizaciones a otorgar para la construcción de aeropuertos, que habrán de reunir los requisitos que previamente determine, en cada caso, el Ministerio de Fomento.

En desarrollo de la Ley sobre Navegación Aérea en esta materia, el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, determina las condiciones que ha de reunir un aeropuerto para ser calificado de interés general, los servicios a prestar en todo recinto aeroportuario, la gestión de los aeropuertos de interés general y el alcance de la prestación de los servicios aeroportuarios en función de la gestión del aeropuerto y de la existencia o no de un titular dominical del recinto aeroportuario distinto del Estado, la autorización para su construcción o apertura al tráfico, determinando las condiciones a que ha de ajustarse su calificación, la forma de gestión del mismo.

De acuerdo con lo establecido por el citado Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ha formulado un proyecto de construcción de un aeropuerto en terrenos pertenecientes al término municipal de Murcia. Asimismo ha solicitado su declaración como aeropuerto de interés general.

El proyecto de construcción del nuevo aeropuerto y su declaración de interés general del Estado ha sido informado favorablemente por la Comisión Interministerial Defensa-Transportes (CIDETRA) en su reunión 5/02, de 20 de diciembre de 2002, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto-Ley 12/1978, de 27 de abril. Asimismo, por Resolución de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, se ha formulado Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de «nuevo aeropuerto en la Región de Murcia», promovido por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en la que se considera que la opción propuesta por el promotor, alternativa 4, Corvera-Valladolises, es ambientalmente viable, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental, así como las condiciones que la propia Declaración expone.

En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto por la Ley sobre Navegación Aérea, de acuerdo con lo establecido por el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, y haciendo uso de la facultad de avocación prevista en el artículo 14 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, resuelvo:

**Primero**—Autorizar a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la construcción del «Aeropuerto de la Región de Murcia», sobre terrenos de titularidad no estatal.

El proyecto de construcción de aeropuerto recogerá las condiciones determinadas por la Declaración de Impacto Ambiental formulada por Resolución de 13 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, y será previamente aprobado por el Ministerio de Fomento, que, una vez terminada su construcción, autorizará su apertura al tráfico civil.

**Segundo**—Declarar al Aeropuerto de la Región de Murcia, como aeropuerto de interés general por concurrir las condiciones establecidas en los números 1 y 2 del artículo 1.º del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, a los exclusivos efectos de reservar al Estado la gestión directa de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios estatales enumerados en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 2.º del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, que serán prestados, en todo caso, por el Estado, bien directamente o bien a través de la entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea».

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, acordará con la entidad pública empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» las condiciones de provisión y pago de estos servicios, en función de las necesidades del aeropuerto, para que éste pueda iniciar sus actividades.

**Tercero**—Corresponde a la Comunidad Autónoma la titularidad del Aeropuerto de la Región de Murcia y la gestión de la prestación de los servicios a que se refieren los apartados 4 y 5 del artículo 2.º del Real Decreto 2858/1981 que se autoricen al acordarse la apertura del aeropuerto al tráfico civil, o con posterioridad a petición de la interesada, en los modos y bajo el régimen que en cada momento establezca la legislación vigente.

# MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

**10375** *RESOLUCIÓN de 8 de mayo de 2003, de la Secretaría de Estado de Educación y Universidades, por la que se adjudican estancias breves en el extranjero y en España para becarios de formación de profesorado universitario para el año 2003.*

La resolución de 5 de agosto de 2002, de la Secretaría de Estado de Educación y Universidades, por la que se convocaban becas de postgrado para la formación de profesorado universitario, establece en su apartado 12.A.1 las normas para la obtención de ayudas para estancias breves en España y en el extranjero.

En aplicación del punto 12.A.12 de la mencionada resolución de 5 de agosto de 2002, y a la vista de las propuestas presentadas por los Vicerrectorados de Investigación de las Universidades y por el Departamento de Postgrado y Especialización del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, esta Secretaría de Estado ha resuelto:

**Primero**—Conceder a los organismos que se relacionan en el anexo las cantidades que se detallan, en concepto de ayudas para estancias breves en España y en el extranjero de los becarios que se indican.

**Segundo**—El gasto resultante se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 18.07.541A.781 de los vigentes Presupuestos Generales del Estado y, en su caso, con los recursos procedentes del Fondo Social Europeo.

**Tercero**—Las Universidades y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, así como los becarios beneficiarios de estas ayudas están obligados al cumplimiento de las normas contenidas en la convocatoria, así como las que establece la Ley General Presupuestaria para los perceptores de ayudas y subvenciones públicas y para las entidades colaboradoras.

**Cuarto**—Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, al amparo de los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero. Asimismo, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 11.1 de la Ley 29/1998, de 13 de Julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y el artículo 66 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en la redacción dada por la Ley Orgánica 6/1998, de 13 de julio, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la fecha de su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 8 de Mayo de 2003.—El Secretario de Estado, P. D. (Orden de 1 de febrero de 2001), el Director General de Universidades, Pedro Chacón Fuertes.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Becas y Ayudas para la Formación, Movilidad, Perfeccionamiento y Actualización de Conocimientos del Profesorado Universitario y Ayudantes Universitarios.

## ANEXO

### Becarios perceptores de ayudas para estancias breves en España y en el extranjero

Organismo	Nombre becario/s	Importe de la ayuda
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS.	AGUILERA MANZANO, JOSE MARIA	3.240,00
	ALONSO PEREZ, FERNANDO.	1.290,00
	ALVAREZ RODRIGUEZ, RAQUEL	1.960,00
	ALONSO SAEZ, LAURA.	1.960,00





## Relativa a la Declaración de Actuación de Interés Regional

**Resolución de 6 de abril de 2004, de la Secretaria General de la Conserjería de Turismo y Ordenación del Territorio, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de marzo de 2004, por el que se declara como actuación de interés regional, la implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia. Publicado en el BORM núm. 89 del 19 de abril de 2004.**





## Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio

**4705 Resolución de 6 de marzo de 2004, de la Secretaría General de la Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Gobierno de 18 de marzo de 2004, por el que se declara como actuación de interés regional, la implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.**

A propuesta del Consejero de Turismo y Ordenación del Territorio, y de acuerdo con el Dictamen número 24/2004, de 8 de marzo, del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, el Consejo de Gobierno, en sesión celebrada el día 18 de marzo de 2004, adoptó el «Acuerdo por el que se declara como actuación de interés regional la implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia». A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el punto cuarto de dicho Acuerdo, esta Secretaría General resuelve ordenar su publicación.

El Secretario General, **Francisco L. Valdés Albistur-Hellín**.

«En sesión celebrada el día dieciocho de marzo de dos mil cuatro, el Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Turismo y Ordenación del Territorio, vistos los informes emitidos por la Comisión de Coordinación de Política Territorial, el Consejo Social de Política Territorial y el Consejo Económico y Social, así como los evacuados por los Servicios Competentes de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas y por la Dirección de los Servicios Jurídicos, de acuerdo con el Dictamen del Consejo Jurídico de la Región de Murcia, acuerda:

**Primero:** Declarar como Actuación de Interés Regional, de titularidad pública y carácter inmediato, la implantación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, conforme a lo establecido en el Anexo I, «Características de la Actuación»; y Anexo II, «Planos»; que se unen a la presente certificación, a los efectos previstos en el artículo 46.1 de la Ley 1/2001, de 24 de abril, del Suelo de la Región de Murcia.

**Segundo:** Declarar de utilidad pública y la necesidad de ocupación a efectos expropiatorios, en su caso, de los bienes y derechos que resulten afectados. A tal fin, éstos se considerarán concretados en los proyectos de obras que, en desarrollo y ejecución de esta Actuación, apruebe la Administración Regional.

**Tercero:** Declarar que, no obstante su inmediata ejecutividad, una vez se publique el Acuerdo en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, lo dispuesto en los precedentes apartados 1º y 2º habrá de entenderse sin perjuicio de la previa aprobación por la Administración del Estado del Proyecto de Construcción del Aeropuerto y de la determinación de las servidumbres aeronáuticas y

acústicas que procedan, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Tercera de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; Disposición Adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y demás normativa de desarrollo.

**Cuarto:** Ordenar la publicación íntegra del Acuerdo en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y su notificación individualizada a los comparecientes en el procedimiento.

El contenido íntegro de la Actuación de Interés Regional 'Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia' podrá ser consultado por los ciudadanos en la sede de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio, así como en otros lugares que a tal efecto se determinen por ésta, pudiendo así mismo obtener copias o certificaciones de los extremos de la misma de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre.

La Comunidad Autónoma, a través de la citada Consejería, adoptará las medidas necesarias a fin de facilitar al público el acceso a la información empleada en la elaboración del documento territorial denominado Actuación de Interés Regional 'Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia'.

Contra el presente Acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia, en el plazo de dos meses desde el día siguiente al de su publicación.

No obstante, y sin perjuicio de la formulación de cualquier otro recurso que se estime procedente, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que ha dictado el acto, en el plazo de un mes computado desde el día siguiente al de su publicación; no pudiéndose, en este caso, interponer el recurso contencioso-administrativo hasta que el recurso de reposición sea resuelto expresamente o desestimado presuntamente por el transcurso de un mes desde su interposición, sin que se haya notificado resolución expresa».

### ANEXO I

**De características de las actuaciones proyectadas en el Aeropuerto de la Región de Murcia, accesos al aeropuerto, repercusiones sobre la vía pecuaria de Fuente Álamo, repercusiones sobre ramblas y cauces públicos y suministro de agua potable, energía eléctrica, gas y combustible.**

Se presentan en este anexo las características esenciales de las actuaciones proyectadas en el Aeropuerto de la Región de Murcia, en sus dos estadios de desarrollo, que corresponden a los tráficos y a las condiciones de operación expuestas en el Plan Director para las fases de apertura del Aeropuerto y de desarrollo previsible, así como los accesos al aeropuerto,





repercusiones sobre la vía pecuaria de Fuente Álamo, repercusiones sobre ramblas y cauces públicos y suministro de agua potable, energía eléctrica, gas y combustible. Las soluciones que en este documento se describen para el desarrollo de estas infraestructuras, lo son sin perjuicio de la pertinente aprobación de los correspondientes proyectos por los organismos competentes en cada materia. En Anexo 2 se incluyen los planos en los que se plasman tales actuaciones.

**A0.- Introducción**

**Área de actuación.**

El nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia estará situado en terrenos pertenecientes al término municipal de Murcia, a unos 24 Km. de distancia por carretera desde esta ciudad y al Sur de la misma, enmarcados dentro del denominado Campo de Cartagena. Las poblaciones más cercanas al emplazamiento son las pedanías de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto, las cuales delimitan un triángulo imaginario dentro del cual se situaría la infraestructura aeroportuaria. Físicamente estos terrenos, así delimitados, son una penillanura en torno a los 200 metros de altitud respecto del nivel del mar, presentando suave pendiente desde Corvera, inferior al 2% en sentido SE.

El emplazamiento queda delimitado, al Norte, por la presencia de las sierras del Puerto y Los Villares, englobados en la Sierra de Carrascoy, al Oeste por la rambla de Corvera, al Este por la autovía de Murcia a Cartagena y al Sur por los campos de la población de Valladolides.

La superficie de actuación ocupa una extensión aproximada de 306,5 Has, sin incluir infraestructuras no aeroportuarias y 361,4 incluyendo también las infraestructuras no aeroportuarias, con el siguiente desglose:

<b>AEROPUERTO DE MURCIA</b>	<b>Necesidades de suelo (Has)</b>
Superficie aeroportuaria	306,5
Vialidad externa de acceso al acceso al aeropuerto	11,1
Cordel Fuente Alamo	19,1
Suministro de agua potable	19,3
Acometida eléctrica	5,2
Colecto efluente EDAR (tramo externo)	0,2
<b>TOTAL</b>	<b>361,4</b>

La localización de la actuación en el área descrita ha estado condicionada por razones diversas:

- Impacto ambiental

Se han ocupado los suelos de menor impacto ambiental.

Ha sido también especialmente importante la existencia en el área de emplazamiento de los núcleos de población de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto. El criterio para situar las instalaciones ha sido alejar en lo posible las pistas de vuelo y, por consiguiente, las trayectorias de aproximación y despegue de

estos núcleos de población, para evitar en lo posible las afecciones sobre ellos por el sobrevuelo de aeronaves (ruidos, gases y sensación de peligrosidad para los habitantes).

- Obstáculos naturales

En el Plan Director se ha realizado un estudio del relieve cercano, ya que éste condiciona la orientación de las pistas, a fin de evitar la aparición de obstáculos a la navegación.

- Meteorología

La existencia de nieblas y el régimen de vientos condicionan la disposición de la pista y su orientación. Debe buscarse la mínima afección que sobre la operatividad del campo de vuelos tienen estos fenómenos meteorológicos.

En cuanto a la falta de visibilidad por nieblas, no parece haber problemas por este aspecto, existiendo un muy bajo porcentaje de casos en que la visibilidad horizontal o el techo de nubes estén por debajo de los mínimos exigidos.

- Espacio aéreo

En el Plan Director se ha realizado un detallado estudio sobre la estructura del espacio aéreo de la zona. La Región de Murcia está totalmente incluida en la zona restringida LER 63. El condicionante más importante para la configuración general del Aeropuerto, en este caso la orientación de la pista, es evitar el sobrevuelo en la operación normal de las zonas peligrosas cercanas, como la LED 96 en Alcantarilla.

- Instalaciones aeronáuticas en el entorno

En la Región de Murcia existen varias instalaciones aeronáuticas, de las que las más significativas son las Bases Aéreas de Alcantarilla y San Javier, ambas a menos de 30 Km. de distancia del área de emplazamiento elegido. Esta última, además, está abierta al tráfico civil y registra movimientos de tráfico significativos, especialmente en épocas vacacionales. Un criterio general de planificación aeroportuaria recomienda que, al implantar una nueva pista en el entorno de las ya existentes, se oriente aquella, de ser posible, paralela a las últimas.

Éste ha sido uno de los condicionantes que más ha pesado para establecer la orientación final de las pistas del nuevo aeropuerto, dada la cercanía de la Base de San Javier y el número de movimientos que se dan en ella.

- Ordenación de las infraestructuras

Las carreteras, líneas de FF.CC., de alta tensión, conducciones y otras infraestructuras localizadas en el entorno del aeropuerto, condicionan la disposición de las instalaciones aeronáuticas, de acuerdo a su importancia o facilidad de reposición. En este sentido, se ha optado por evitar acercarse a la N-301.

- Topografía del emplazamiento

La topografía del emplazamiento es favorable y la disposición de las líneas de nivel coincide aproximadamente







con la orientación elegida para la pista, por lo que se prevé que no se requerirá mover una gran cantidad de tierras para la nivelación del campo de vuelos.

Teniendo en cuenta los condicionantes citados se ha localizado el futuro aeropuerto en la ubicación descrita.

La citada ubicación en el área de emplazamiento optimiza todos los condicionantes citados.

Se ha tramitado ante el Ministerio de Medio Ambiente el preceptivo Estudio de Impacto Ambiental, y se ha obtenido la declaración favorable por Resolución de 13 de mayo de 2003, publicada en el BOE de 20 de mayo de 2003.

Asimismo, el citado Plan Director fue aprobado en el Pleno de CIDETRA (Comisión Interministerial Defensa-Transportes) celebrado el día 20 de diciembre de 2002, y, por Orden del Ministerio de Fomento 1252/2003, de 21 de mayo, se autorizó la construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia y se declaró su interés general, siendo publicada en el BOE de 22 de mayo de 2003.

**A1.- Características técnicas.**

El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, se corresponde con el denominado tipo 4, que viene caracterizado por una pista de 3.000 m y es apto para aeronaves de tipo E. Es por tanto un aeropuerto de categoría 4E, según clasificación de la OACI.

Se definen las dos fases de actuación previstas en el «Plan Director del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia»:

- 1.ª FASE: Fase inicial: 1.500.000 Pasajeros/Año
- 2.ª FASE: Desarrollo previsible: 3.000.000 Pasajeros/Año

Partiendo de la etapa de implantación inicial (1.ª Fase) que define la configuración básica del aeropuerto, en la 2.ª Fase se amplía la instalación para adecuarla paulatinamente al tráfico esperado en el aeropuerto.

Para cada una de las fases de actuación previstas se definen los aspectos siguientes:

- Tráfico
- Adquisiciones de terreno
- Área de maniobras y plataforma
- Instalaciones del campo de vuelos y torre de control
- Área de actividades aeroportuarias
- Suministros
- Accesibilidad externa
- Reposiciones

**A1.1.- Fase de apertura**

**A1.1.1.- Tráfico**

Se estima la apertura del Aeropuerto en el horizonte 2006-2008. El tráfico de saturación de esta fase es de 1.500.000 pasajeros anuales.

**A1.1.2.- Adquisiciones de terreno**

La necesidad de suelo para el desarrollo del Aeropuerto (Área de Maniobras y Plataforma, Área de

Actividades Aeroportuarias, Accesibilidad Interna y Servicios) se estima en unas 306,5 Ha de suelo rústico, calificados en el Plan General de Urbanismo mayoritariamente como Áreas NB (suelo no urbanizable agrícola de interés productivo) y en una pequeña porción, en la zona de aproximación a cabecera 05, como Áreas SR-C1 (suelo urbanizable no sectorizado con tolerancia de usos turístico-residenciales). Para el desarrollo de las infraestructuras no aeroportuarias (vialidad externa de acceso al aeropuerto, Cordel de Fuente Álamo, suministro de agua potable, acometida eléctrica y colector efluente EDAR tramo externo), son necesarias 54,9 Ha adicionales, resultando en total 361,4 Ha.

**A1.1.3.- Área de maniobras y plataforma**

- Campo de vuelos con 1 pista de 3.000 metros de longitud y 45 metros de anchura, dimensionada para aeronaves tipo E, dotada en sus extremos de sendos sobreanchos o raquetas para permitir a las aeronaves realizar adecuadamente los giros de 180º necesarios para el cambio de sentido de la marcha

- La pista de vuelos, de denominación 05-23, tiene una orientación 44º25'09» Norte UTM (47º23'55» magnético), y cuyos puntos característicos se reproducen en la siguiente tabla:

Tabla A1.1. Puntos característicos de la pista (RP= punto medio del eje de la pista, THR= umbral de la pista)

Punto	Coordenadas UTM		Z (s.n.m)
	X	Y	
RP 05-23	665.208	4.185.842	193
THR 05	664.157	4.184.772	193
THR 23	666.259	4.186.913	193

- Una única calle de salida perpendicular a la pista, a 1.100 metros desde umbral 05 de pista, para acceder a plataforma

- Plataforma de estacionamiento para aeronaves de pasajeros de 49.725 m², con su señalización, balizamiento e iluminación, capaz de albergar 5 aeronaves comerciales con maniobra autónoma (2 puestos tipo C y 3 puestos tipo D, o alternativamente 3 puestos tipo D y un puesto tipo E), y 8 posiciones para aviación corporativa. La capacidad de la plataforma es de 7 escalas/hora

**A1.1.4.- Instalaciones Campo de Vuelos y Torre de Control**

- Sistema de aproximación de precisión ILS de categoría I para aproximaciones por cabecera 05. Sistema de iluminación Calvert asociado de 900 metros, y sistema PAPI

- Radioayudas VOR/DME para operaciones IFR por cabecera 23. Sistema sencillo de aproximación asociado de 420 metros y sistema PAPI

- Sistema de drenaje perimetral del área de maniobras y plataforma, y planta de tratamiento de aguas hidrocarbudas





- Banco de tubos para mantenimiento de servicios
- Torre de control aislada, con cota de torre de 19 metros y nivel de piso terminado del fanal de 15 metros, con superficie total de 300 m<sup>2</sup> y situada a 200 metros respecto del eje de pista, totalmente equipada

- Centro de emisiones de unos 100 m<sup>2</sup>, totalmente equipado

- Central eléctrica de unos 600 m<sup>2</sup>, equipada con un grupo de continuidad y de un grupo electrógeno, desde la que se suministrará la energía a los diferentes subsistemas aeroportuarios, mediante una red de distribución interna de media tensión, según un esquema de anillos, hasta las diferentes subestaciones transformadoras, desde las que se suministrará la energía a su punto final de demanda mediante una red de baja tensión

- Edificio contra incendios (S.E.I) de categoría 7 con una superficie aproximada de 250 m<sup>2</sup>, totalmente equipado

- Vial perimetral y de servicio en el interior del aeropuerto, para dar servicio al campo de vuelos y ayudas y facilitar las tareas de vigilancia del perímetro aeroportuario, de unos 8.500 metros, y vallado perimetral

- Construcción de un edificio multipropósito para cocheras, almacén y taller de mantenimiento, con una superficie final de unos 1.350 m<sup>2</sup>

A1.1.5.- Área de actividades aeroportuarias

- Urbanización general del lado tierra del Aeropuerto, con dotación de las acometidas necesarias para el abastecimiento de agua potable desde la planta de agua, red de aguas residuales con recirculación de las mismas desde la EDAR hacia fluxores, hidrantes y red de riego, red de distribución eléctrica y red de comunicaciones

- Edificio terminal para el tratamiento de pasajeros y bloque técnico, de 7.710 m<sup>2</sup>, totalmente equipado, para un tráfico de 1.220 pasajeros en hora punta

- Edificio terminal de mercancías con una superficie de techo de 1.000 m<sup>2</sup>, y 600 m<sup>2</sup> de zona de carga/descarga

- 22.750 m<sup>2</sup> de aparcamiento de vehículos, con su correspondiente zonificación en aparcamiento general para pasajeros, rent-a-car, empleados, taxis y autobuses.

- Curb-side para vehículos autorizados y kiss & fly, con una longitud total de 155 metros

A1.1.6.- Suministros

- Acometida eléctrica a la subestación de «Baños y Mendigo», con línea de 20 Kv de unos 5.500 metros de longitud

- Abastecimiento propio de agua, con planta potabilizadora, depósito regulador y estación de bombeo, con capacidad de suministro hasta 240 m<sup>3</sup>/día. Urbanización de la parcela de 1.000 m<sup>2</sup> con capacidad de

acoger las diferentes ampliaciones hasta la fase de expansión

- Estación depuradora con tratamiento terciario para reutilización de aguas para fluxores, hidrantes y red de riego, y alternativamente colector de 865 metros de longitud para vertido de aguas tratadas a la rambla de Corvera. Con capacidad de tratamiento de hasta 240 m<sup>3</sup>/día. Se plantea una solución modular, fácilmente ampliable. Urbanización de la parcela de 1.000 m<sup>2</sup> con capacidad de acoger las diferentes ampliaciones hasta la fase de expansión

- Dotación de parcela de combustibles a instalar por el concesionario, con una superficie de 8.000 m<sup>2</sup> dimensionada para dar cabida a los equipamientos necesarios hasta la fase de expansión. El suministro de combustible de proveedor a planta y de planta a aeronaive se contempla mediante camión cisterna

A1.1.7.- Accesibilidad externa

- Acceso al Aeropuerto desde la actual N-301 (salida en P.K. 417 «Corvera-Los Martínez del Puerto»), movilización del tráfico desde el mencionado enlace completo hasta una rotonda de nueva construcción por la carretera local E-7, y nuevo vial de acceso al Aeropuerto con carril único por sentido.

- Esta solución comporta una ligera mejora del enlace y del tramo de carretera E-7, en una longitud aproximada de unos 1.675 metros; la construcción de una rotonda en la E-7, y la construcción del vial de acceso de unos 1.850 metros desde el límite de los terrenos de adquisición, vial que incluye un paso superior en su cruce de la rambla del Ciprés y un paso inferior en su cruce con el Cordel de Fuente Álamo

- Acceso sur mediante la conexión con la futura autopista Cartagena-Vera, que comportará asimismo una mejora de la carretera MU-601, así como de sus conexiones con las carreteras E-15 y E-17

A1.1.8.- Reposiciones

- Reposición de la vía pecuaria denominada como Cordel de Fuente Álamo.

- Reposición de balsas y redes de suministro de agua y otros servicios afectados por el Aeropuerto

- Reposición del cauce de la Rambla de Corvera, proponiéndose como solución inicial (a validarse mediante los oportunos estudios hidrológicos y anteproyecto validado por la Confederación Hidrográfica del Segura) la reposición mediante tubo de chapa de acero galvanizado de unos 2.700 metros de longitud, con cubrición de unos 100 metros a la altura de la cabecera 05 para facilitar aterrizajes de emergencia.

**A1.2.- Fase de desarrollo previsible**

A1.2.1.- Tráfico

Se estima la saturación de la fase de apertura en un horizonte temporal de unos 15 años, a partir de los cuales se requerirán nuevos desarrollos hasta llegar al escenario de desarrollo previsible, con un tráfico de saturación de más de 3.000.000 de pasajeros anuales.





**A1.2.2.- Adquisiciones de terreno**

No se plantean adquisiciones de terreno en esta fase.

**A1.2.3.- Área de maniobras y plataforma**

- Ampliación del campo de vuelos con una calle de rodadura paralela a toda la pista con una longitud total de 3.000 metros y 25 metros de anchura, con su señalización y balizamiento, disponiendo de apartaderos en cabeceras para descargar la plataforma, ambos con capacidad para dos aeronaves tipo E

- Construcción de dos calles de salida rápida que sirvan a cada una de las cabeceras, ubicadas a 1.800 metros de cabecera 05 y 2.400 metros de cabecera 23 respectivamente

- Ampliación de la plataforma de estacionamiento para aeronaves con una superficie total de 140.250 m<sup>2</sup>, con su señalización, balizamiento e iluminación, capaz de albergar 16 aeronaves comerciales, 10 aeronaves de proa hacia adentro y 6 de salida autónoma, con una configuración básica de 4 puestos tipo C, 10 puestos tipo D y 2 puestos tipo E, o alternativamente 4 puestos C, 8 puestos tipo D, 2 puestos tipo E y un puesto tipo F, y 8 posiciones para aviación corporativa. La capacidad de la plataforma es de 22 escalas/hora

- Dos nuevos enlaces con plataforma para segregar las salidas de las llegadas, y para dar una salida independiente a la aviación corporativa

**A1.2.4.- Instalaciones del Campo de Vuelo y Torre de Control**

- Sistema de aproximación de precisión ILS de categoría I para aproximaciones por cabecera 23. Sistema de iluminación Calvert asociado de 900 metros, y sistema PAPI

- Actuaciones sobre el sistema de drenaje perimetral del área de maniobras y plataforma, en base a la ampliación

- Ampliación de la central eléctrica hasta una superficie de unos 1.000 m<sup>2</sup>, con sus correspondientes equipos, y actuaciones sobre la red de distribución interna de media y baja tensión

- Actuaciones sobre el vial perimetral y de servicio en el interior del aeropuerto, en base a la ampliación de la plataforma

- Ampliación del edificio multipropósito para cocheras, almacén y taller de mantenimiento, con una superficie final de unos 2.200 m<sup>2</sup>. Con la expansión lateral de la Terminal, a partir de tráficos superiores a 3.000.000 de pasajeros, se demolerán los edificios de SEI y multipropósito, trasladándose al otro lado de la torre de control.

**A1.2.5.- Área de actividades aeroportuarias**

- Ampliación del Edificio Terminal para el tratamiento de pasajeros y bloque técnico, tanto en superficie en planta como en altura, hasta alcanzar una superficie total de unos 19.600 m<sup>2</sup>, totalmente equipada para un tráfico de hasta 2.290 pasajeros en hora punta. La parte principal del embarque de pasajeros de salida se realizará en la planta primera, dotándose de 4 posiciones asistidas por pasarela o finger

- A partir de tráficos cercanos a 3.000.000 de pasajeros, se ampliará de nuevo el Área Terminal de pasajeros, hasta unos 23.060 m<sup>2</sup>, aumentando hasta 6 los puestos de embarque asistidos mediante pasarela o finger

- Ampliación de la zona de aparcamiento, para todos los segmentos de usuarios, alcanzando una superficie total de unos 50.150 m<sup>2</sup>

- Ampliación del curb-side para vehículos autorizados y kiss & fly, con una longitud total de 210 metros

- Ampliación del edificio terminal de mercancías con una superficie final de techo de 1.500 m<sup>2</sup>, y 1.000 m<sup>2</sup> de zona de carga/descarga

- Urbanización del Parque Industrial Aeronáutico, Centro de Actividades Logísticas y Ciudad Aeroportuaria. Estas actividades requerirán de condiciones particulares de depuración y de suministro de agua y eléctrico, no consideradas en el proyecto aeroportuario.

**A1.2.6.- Suministros**

- Ampliación de la EDAR con dos nuevos módulos de aireación y decantación secundaria, con capacidad total de tratamiento de 720 m<sup>3</sup>/día

- Diversificación y ampliación de la fuente de suministro de agua mediante acometida de agua al Canal Nuevo, en la pedanía de Lobosillo, e impulsión mediante bombeo del agua a lo largo de una tubería con un trazado de unos 16,75 km, hasta el depósito regulador del Aeropuerto. Ampliación del depósito regulador

**A1.3.- Estimación de costes**

El proyecto, según las estimaciones incluidas en el Plan Director, tiene una estimación de costes de 140.508.148 Euros, desglosado según el siguiente cuadro:

Inversiones Proyecto: 102.022.726 €

Inversiones Infraestructuras NO Aeroportuarias: 36.731.582 €

Material Auxiliar y Móvil: 1.753.840 €

El detalle de las inversiones es el siguiente:





## INVERSIONES NECESARIAS EN INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS

## (RESUMEN)

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
MOVIMIENTO DE TIERRAS	3.160.300,00	0,00	3.160.300,00
PAVIMENTACIÓN PISTA Y CALLES DE RODADURA	10.416.159,00	9.556.417,26	19.972.576,26
PAVIMENTACIÓN PLATAFORMA	7.075.991,00	3.074.552,00	10.150.543,00
DRENAJE	5.610.886,00	0,00	5.610.886,00
GALERÍA DE SERVICIO (LADO AIRE)	1.606.500,00	0,00	1.606.500,00
EDIFICIO TERMINAL PASAJEROS: CALIDAD ESTRUCTURA	901.160,00	675.870,00	1.577.030,00
EDIFICIO TERMINAL PASAJEROS: CALIDAD OFICINA	1.201.540,00	901.155,00	2.102.695,00
EDIFICIO TERMINAL PASAJEROS: CALIDAD NOBLE	6.007.680,00	3.003.840,00	9.011.520,00
APARCAMIENTO EN SUPERFICIE	2.793.588,40	1.892.430,85	4.686.019,25
URBANIZACIÓN GENERAL	1.990.056,25	3.341.792,58	5.331.848,83
CENTRAL ELÉCTRICA: OBRA CIVIL	337.032,92	0,00	337.032,92
TORRE DE CONTROL: OBRA CIVIL	1.877.411,56	0,00	1.877.411,56
CAMINO PERIMETRAL	1.351.736,32	0,00	1.351.736,32
CERCO AEROPORTUARIO	540.694,53	0,00	540.694,53
CENTRO DE EMISORES: OBRA CIVIL	107.248,33	0,00	107.248,33
SEI: OBRA CIVIL	770.713,02	0,00	770.713,02
TERMINAL DE CARGA: OBRA CIVIL	615.790,99	307.895,50	923.686,49
EDIFICIO DE MANTENIMIENTO: OBRA CIVIL	44.625,00	0,00	44.625,00
DEPURADORA	250.321,53	0,00	250.321,53
TOTAL	46.659.434,85	22.753.953,19	69.413.388,04
TOTAL (PTAS)	7.763.476.727	3.785.939.255	11.549.415.982

Fuente :Plan Director

## INVERSIONES NECESARIAS EN EQUIPOS E INSTALACIONES

## (RESUMEN)

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
BALIZAMIENTO EJES	650.219,00	816.738,50	1.466.957,50
BALIZAMIENTO BORDES	723.650,00	908.975,00	1632.625,00
ILUMINACIÓN PLATAFORMA	525.648,00	249.288,00	774.936,00
BALIZAMIENTO APROXIMACIÓN	375.482,30	0,00	375.482,30
TVOR/DME	715.204,28	0,00	715.204,28
NDB	715.204,28	0,00	715.204,28
ILS CAT I	1.949.752,28	0,00	1.949.752,28
INSTALACIONES EDIFICIO TERMINAL	2.403.120,00	1.201.560,00	3.604.680,00
MOSTRADORES DE FACTURACIÓN	195.250,77	120.154,32	315.405,09
HIPÓDROMOS DE RECOGIDA DE EQUIPAJES	180.231,52	90.115,76	270.347,28
CONTROL DE SEGURIDAD	225.289,39	112.644,69	337.934,08
CONTROL DE PASAPORTE SALIDAS	15.019,29	15.019,29	30.038,58
CONTROL DE PASAPORTE LLEGADAS	15.019,29	15.019,29	30.038,58







CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
EQUIPOS RX	195.250,80	0,00	195.250,80
EQUIPAMIENTO CENTRAL ELÉCTRICA	2.808.607,70	0,00	2.808.607,70
EQUIPAMIENTO TORRE DE CONTROL	1.126.446,94	0,00	1.126.446,94
INSTALACIONES CENTRO DE EMISORES	367.353,00	0,00	367.353,00
EQUIPAMIENTO CENTRO DE EMISORES	912.135,00	0,00	912.135,00
EQUIPAMIENTO SEI	650.219,00	0,00	650.219,00
TOTAL	14.749.102,84	3.529.514,85	18.278.617,69
TOTAL (PTAS)	2.454.044.225	587.261.858	3.041.306.083

Fuente: Plan Director

**INVERSIONES NECESARIAS EN EL MATERIAL AUXILIAR Y MÓVIL**

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
MATERIAL AUXILIAR Y MÓVIL	1.228.170,75	525.669,36	1.753.840,11
TOTAL	1.228.170,75	525.669,36	1.753.840,11

**INVERSIONES AEROPORTUARIAS****(RESUMEN)**

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS	46.659.434,85	22.753.953,19	69.413.388,04
INVERSIÓN EN EQUIPOS E INSTALACIONES	14.749.102,84	3.529.514,85	18.278.617,69
TOTAL	61.408.537,69	26.283.468,04	87.692.005,73
TOTAL (Ptas)	10.217.520.952	4.373.201.113	14.590.722.065

Fuente: Plan Director.

**INVERSIONES NECESARIAS EN INFRAESTRUCTURAS NO AEROPORTUARIAS****(RESUMEN)**

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	20.272.938,15	0,00	20.272.938,15
ACCESOS: VIALES EN SUPERFICIE	2.650.463,38	0,00	2.650.463,38
REPOSICIONES	6.058.180,00	0,00	6.058.180,00
ACOMETIDAS GENERALES AL AEROPUERTO	4.250.000,00	0,00	4.250.000,00
ENLACE AEROP-N-301: VIALES EN SUPERFICIE	3.500.000,00	0,00	3.500.000,00
TOTAL	36.731.581,53	0,0	36.731.581,53
TOTAL (Ptas)	6.111.620.924	0	6.111.620.924

Fuente: Plan Director.

**TOTAL DE INVERSIONES (EN EUROS)**

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO	TOTAL
	COSTE (€)	PREVISIBLE COSTE (€)	COSTE (€)
INV.PROYECTO AEROPUERTO	71.383.903,72	30.638.822,92	102.022.726,64
INV.INFR. NO AEROPORTUARIAS	36.731.581,53	0,0	36.731.581,53







	FASE INICIAL	DESARROLLO PREVISIBLE	TOTAL
MATERIAL AUXILIAR Y MÓVIL	1.228.170,75	525.669,36	1.753.840,11
TOTAL	109.343.656	31.164.492,28	140.508.148,28

Fuente: Plan Director.

## TOTAL DE INVERSIONES (EN PESETAS)

CONCEPTO	FASE INICIAL	DESARROLLO PREVISIBLE	TOTAL
INV.PROYECTO AEROPUERTO	11.877.282.204	5.097.871.190	16.975.153.394
INV.INFR. NO AEROPORTUARIAS	6.111.620.924	0	6.111.620.924
MATERIAL AUXILIAR Y MÓVIL	204.350.418	87.464.022	291.814.440
TOTAL	18.193.253.546	5.185.335.212	23.378.588.758

Fuente: Plan Director

## A2.- Accesos al aeropuerto

## A2.1. Previsiones de tráfico

En la tabla A2.1 se caracteriza el tráfico aéreo y los empleados previstos, para cuatro horizontes de diseño:

TABLA A2.1: CARACTERIZACIÓN DEL TRÁFICO Y EMPLEABILIDAD DEL AEROPUERTO

FASE		Apertura			Des.
Previsible					
Pasajeros	Pax/año	500.000	1.500.000	3.000.000	4.500.000
Aeronaves	OPS/año	5.600	14.500	26.600	39.400
	OPS/día punta	23	65	123	182
	OPS/hora punta	4	8	16	22
	% doméstico regular	22%	10%	10%	10%
Fletes	T/año	1.500	5.000	7.500	9.000
Empleo	Empleados	225	675	1.350	2.025

## A2.2. Accesibilidad al aeropuerto

La accesibilidad al Aeropuerto tendrá lugar desde dos ejes viarios principales:

- Acceso Norte desde la Autovía N-301
- Acceso Sur desde la Carretera MU-601

En base a los estudios desarrollados en el proyecto de Definición Funcional, los trazados actuales de las carreteras E-7 y MU-601 no se ven afectados por la configuración aeroportuaria durante los desarrollos hasta la fase de desarrollo previsible inclusive.

## A2.3. Estimación de la intensidad de tráfico

## A2.3.1. Pasajeros

En el cuadro A2.2 se presenta la demanda en hora punta de pasajeros:

TABLA A2.2: CARACTERIZACIÓN DEMANDA HORA PUNTA DE PASAJEROS

FASE	Apertura			Des.
Previsible				
Demanda anual	500.000	1.500.000	3.000.000	4.500.000
% meses punta (may-sep)	70%	70%	60%	60%
Demanda meses punta	350.000	1.050.000	1.800.000	2.700.000
Demanda día (150 días)	2.350	7.000	12.000	18.000
Demanda hora punta (15%)	365	1.050	1.800	2.700

En base a las características de los pasajeros (aeropuerto básicamente turístico-receptor, con alta componente no doméstica) se considera el siguiente reparto modal:

- Vehículo particular: 30%, con una ocupación media de 1,1 pax/veh
- Taxi: 40%, con una ocupación media de 1,7 pax/veh
- Autocares: 25%, con una ocupación media de 35 pax/veh
- Autobús regular: 5%, con una ocupación media de 35 pax/veh

En la hora de diseño, se asume un 75% de vehículos en un mismo sentido. Asimismo, se asume la relación de 3 vehículos equivalentes por autobús. En la tabla A2.3 se presentan los vehículos estimados en hora punta.

TABLA A2.3: PASAJEROS. CARACTERIZACIÓN DEMANDA HORA PUNTA DE VEHÍCULOS

FASE	Apertura			Des.
Previsible				
Vehículo particular	73	215	368	552
Taxi	63	185	318	476
Bus (vehículo equivalente)	7	20	36	52
Demanda hora punta	143	420	721	1.080





**A2.3.2. Empleados**

La demanda de vehículos-hora punta de empleados se ha calculado considerando el siguiente reparto modal:

- Vehículo particular: 85%, con una ocupación media de 1,2 emp/veh
- Taxi: 2%, con una ocupación media de 1,2 emp/veh
- Autobús: 13%, con una ocupación media de 35 pax/veh

Se asume que al día un empleado genera 2,2 viajes de media (ello incluye visitas, reuniones, etc.). En la hora de diseño, se asume una coincidencia por sentido del 25% respecto al total de viajes. En la tabla A2.4 se presentan los vehículos estimados en hora punta.

**TABLA A2.4: EMPLEADOS. CARACTERIZACIÓN DEMANDA HORA PUNTA DE VEHÍCULOS**

FASE	Apertura			Des.
<b>Previsible</b>				
Vehículo particular	88	263	526	789
Taxi 2	6	12	19	
Bus (vehículo equivalente)	1	4	8	12
Demanda hora punta	91	273	546	820

**A2.3.3. Fletes**

En base al volumen anual de fletes, se estiman en hora punta los siguientes vehículos equivalentes por sentido:

**TABLA A2.5: FLETES. CARACTERIZACIÓN DEMANDA HORA PUNTA DE VEHÍCULOS**

FASE	Apertura				Des.
<b>Previsible</b>					
Demanda hora punta	1	2	3	4	

**A2.3.4. Asignación a accesos**

La asignación a accesos adoptada se resume en la siguiente tabla:

**TABLA A2.6: COEFICIENTES DE ASIGNACIÓN ADOPTADA A ACCESOS**

	ACCESO NORTE N-301	ACCESO SUR MU-601
Vehículo particular	80%	20%
Taxi	40%	60%
Autocar	30%	70%
Autobús regular	90%	10%
Fletes	40%	60%

En base a esta asignación, se obtiene el siguiente tráfico horario de diseño por sentido:

**TABLA A2.7: TRÁFICO HORARIO DE DISEÑO DE LOS ACCESOS AEROPORTUARIOS**

FASE	Apertura				Des.
<b>Previsible</b>					
Pasajeros	500.000	1.500.000	3.000.000	4.500.000	
Acceso Norte N-301	160	475	874	1.311	
Acceso Sur MU-601	75	220	386	593	
TOTAL (veh eq./hora)	235	695	1.270	1.904	

Una primera contrastación de las intensidades previstas con técnicos de la Administración ha indicado que la red actual de carreteras en los accesos al Aeropuerto para este horizonte de diseño puede absorber estos tráficos.

**A2.4. Actuaciones propuestas**

A continuación, se procede a describir de manera esquemática las soluciones propuestas. Esta propuesta debe tomarse como una primera aproximación elaborada a partir de los estudios preliminares de la Definición Funcional, que podría optimizarse en función de estudios posteriores de mayor detalle (fases posteriores de definición constructiva del aeropuerto y de los propios accesos).

**A2.4.1. Circuito de acceso al Aeropuerto**

El aspecto más relevante dentro de la función de accesibilidad es el relativo a la configuración física del circuito de acceso, su relación con el área terminal y con el resto de las actividades auxiliares y complementarias que se sitúan en el Área de Actividades Aeroportuarias. En este contexto, se ha adoptado una configuración en anillo o circuito, servido en sus extremos por el acceso norte (N-301) y por el acceso sur (MU-601).

El circuito de acceso al Aeropuerto se plantea paralelo a la pista (plano A3.1). El loop del acceso norte tiene una longitud aproximada dentro del perímetro aeroportuario de unos de 2.150 metros, mientras que la longitud de vial interno desde la entrada por el acceso sur a la salida por el acceso norte es de unos 2.250 metros de longitud. Los viales tienen dos carriles de 3,5 metros de ancho por sentido.

La configuración en anillo propuesta intenta en lo posible evitar la canalización del tráfico de paso N-301/MU-601 a través del eje estructurante.

El interior del anillo de acceso estará ocupado por las superficies destinadas a aparcamiento general, rent-a-car y de empleados, que por su elevado consumo de espacio, constituyen otro elemento clave del diseño funcional. En este sentido, y a fin de afectar lo menos posible la configuración base del anillo de accesos, el dimensionamiento de las zonas de aparcamiento se han definido teniendo en cuenta criterios de largo plazo, con lo que el espacio previsto inicialmente es capaz de servir la demanda prevista hasta la Fase de Consolidación de Proyecto, sin afectar los accesos que lo circundan.

**A2.4.2. Acceso norte**

- Acceso al Aeropuerto desde la actual N-301 (salida en P.K. 417 «Corvera-Los Martínez del Puerto»), movilización del tráfico desde el mencionado enlace completo hasta una rotonda de nueva construcción por la carretera local E-7, y nuevo vial de acceso al Aeropuerto con carril único por sentido.

- Esta solución comporta una ligera mejora del enlace y del tramo de carretera E-7, en una longitud





aproximada de unos 1.675 metros; la construcción de una rotonda en la E-7, y la construcción del vial de acceso de unos 1.910 metros desde el límite de los terrenos de adquisición, vial que incluye un paso superior en su cruce de la Rambla del Ciprés y un paso inferior en su cruce con el Cordel de Fuente Álamo

#### A2.4.3. Acceso sur

- Materialización de un nuevo acceso al Aeropuerto desde la actual MU-601, mediante un vial de nueva construcción de unos 910 m de longitud (410 de los cuales fuera del perímetro aeroportuario), con carril único por sentido, y una rotonda de intersección con la mencionada carretera

- La accesibilidad a la futura autopista Cartagena-Vera comportará asimismo una mejora de la carretera MU-601, así como de sus conexiones con las carreteras E-15 y E-17

### A3.- Repercusiones sobre la vía pecuaria de Fuente Álamo

#### A3.1. Introducción

La huella del Aeropuerto de la Región de Murcia afecta al trazado actual de una vía pecuaria, el Cordel de Fuente Álamo. Esta vía pecuaria, transferida a la Comunidad de la Región de Murcia, tiene una anchura teórica según escritura consultada de 37,61 m.

Las actuaciones aeroportuarias a realizar afectan a la vía pecuaria en dos zonas principales: intercepción de la misma por el vial de acceso al Aeropuerto y por el campo de vuelos.

La solución propuesta inicialmente para restablecer la vía afectada era la siguiente:

- Definición de una variante con una longitud de unos 4.600 metros y ancho 12,75 m. Esta variante se define manteniendo la integridad superficial del tramo a permutar (1.560 m), tal y como se establece en la ley 3/95.

- El trazado de la variante es paralelo y exterior al contorno del área definida por los terrenos aeroportuarios.

- El cruce con la vía de acceso al Aeropuerto se resuelve perpendicularmente a la misma mediante un paso inferior con un ancho libre de 10 metros y garantizando las condiciones de visibilidad e iluminación natural a lo largo del mismo. El galibo libre definido es de 4,5 m.

- La unión entre tramos se ha realizado mediante acuerdos curvos de amplio radio para facilitar la circulación del ganado.

- El trazado definido no cruza en ningún punto al campo de vuelos.

En julio de 2003, la Dirección General del Medio Natural emitió un informe proponiendo dos alternativas al trazado propuesto, para minimizar por una parte el efecto del ruido y el impacto visual sobre los usuarios de la vía pecuaria, y para suavizar los cambios de dirección:

- Alternativa 1: trazado de 5.700 metros con un ancho de 29,7 metros, que partiendo de las inmediaciones

del paraje Los Mañas, rodea al aeropuerto por el oeste, uniéndose de nuevo al trazado original cerca del cementerio, en el paraje de Los Morenos

- Alternativa 2: trazado de 6.000 metros con un ancho de 32,95 metros, que partiendo desde el cruce de la vía pecuaria con la rambla del Ciprés, en la Casa Solano, se desplazaría colindante con la rambla del Ciprés, aprovechando su zona de policía, hasta bordear el Aeropuerto por el este, tras lo cual se dirigiría hacia el cementerio uniéndose de nuevo a su trazado original

La solución a adoptar será la segunda alternativa de las propuestas por la Dirección General de Medio Natural, previa la aprobación del correspondiente proyecto por la Consejería competente.

No se verá afectada por siguientes fases de desarrollo del Aeropuerto (la prolongación de pista está prevista por cabecera 05, es decir, por el oeste)

### A4.- Repercusiones sobre ramblas y cauces públicos

#### A4.1. Introducción

Las repercusiones del Aeropuerto de la Región de Murcia en las Ramblas y demás cauces pueden ser básicamente de tres tipos: obstaculización de las ramblas por parte del aeropuerto y de sus infraestructuras de conexión, vertido de los efluentes de depuración, y ocupación de sus zonas de policía y/o servidumbre.

A continuación, se procede a describir de manera esquemática las afecciones y las soluciones propuestas. Esta propuesta debe tomarse como una primera aproximación elaborada a partir de los trabajos de la Definición Funcional, que deberá ser cotejada posteriormente con estudios posteriores de mayor detalle (estudios hidrológicos, anteproyecto y proyectos constructivos) para su aprobación por la Confederación Hidrográfica del Segura.

#### A4.2. Cauces afectados

Los cauces afectados por las actuaciones descritas en este documento son dos: la Rambla del Ciprés, y la Rambla de Corvera.

El deslinde de los mismos no está disponible a fecha del presente proyecto, por lo que la descripción de las actuaciones se realiza a nivel esquemático.

Todas las afecciones descritas deberán tener la autorización previa de la Confederación Hidrográfica del Segura, organismo que solicitará los estudios de detalle oportunos que superan el alcance del presente proyecto.

#### A4.3. Afecciones durante la fase de desarrollo previsible

En este apartado se describen esquemáticamente las afecciones durante las diferentes fases de desarrollo a lo largo del horizonte de referencia.

##### A.4.3.1. Rambla del Ciprés

Las actuaciones propuestas en la Definición Funcional no suponen ninguna desventaja en el impacto sobre la Rambla del Ciprés con respecto a la configuración propuesta en el Plan Director.





Las afecciones en esta fase en la Rambla del Ciprés son triples:

- Intercepción de la misma por el vial de acceso al Aeropuerto desde la carretera local E-7. El vial de acceso superará el cauce mediante un puente, con gálibo capaz de absorber la avenida de 500 años. El cauce de la Rambla no ve afectado su trazado original.

- Ocupación de su zona de policía por los equipos del sistema de aproximación. Se definirá adecuadamente el plano de luces de manera que en lo posible no afecten la zona de servidumbre del cauce.

- El nuevo trazado del Cordel de Fuente Álamo discurre durante un tramo cerca de este cauce, pudiendo invadir en parte del mismo su zona de policía, pero sin llegar a invadir en ningún momento su zona de servidumbre (esto es, una franja de 5 metros a partir del deslinde de la Rambla).

#### A.4.3.2. Rambla de Corvera y afluentes

La ubicación del Aeropuerto definida en el Plan Director interacciona con el cauce natural de la Rambla de Corvera: el campo de vuelos intercepta de lleno con el cauce en un tramo de más de 300 metros, y la zona de actividades aeroportuarias está muy próxima al mismo. Una inspección visual del mismo ha advertido que el cauce desaparece aguas arriba de la ubicación propuesta para la pista, reapareciendo aguas abajo a la altura del cementerio de Valladolides. El tramo intermedio probablemente ha sufrido la aportación de tierras de relleno. De acuerdo a información recogida, y a falta de un estudio hidrológico, por este cauce discurre agua en circunstancias de fuerte lluvia, y hay evidencias de inundaciones históricas que han afectado al núcleo de Valladolides fruto de esta interrupción del cauce. El Aeropuerto corre pues un alto riesgo de sufrir inundaciones, por lo que hay que actuar sobre su cauce.

Con el movimiento propuesto de 1.050 metros considerado en el Diseño Funcional, el encauzamiento requerido de la rambla es mucho menos agresivo. El área de actividades aeroportuarias está alejada del mismo más de 800 metros, y el campo de vuelos no intercepta su cauce. A falta de un estudio más detallado que requerirá de la aprobación de la Confederación Hidrográfica del Segura, se propone un encauzamiento siguiendo su cauce natural mediante un tubo de acero galvanizado de gran diámetro, a lo largo de unos 2.700 metros, que evitará la inundación de la zona intermedia en la que el cauce ha sido cubierto, y entregará de nuevo las aguas al cauce existente en las inmediaciones del cementerio. Con esta solución, se protegerá al núcleo de Valladolides ante futuras inundaciones.

A modo de resumen, y en el sentido de avance de las aguas, las afecciones en esta fase en la Rambla de Corvera son:

Encauzamiento de los diferentes afluentes a la Rambla aguas arriba de la intercepción por el vial de acceso al Aeropuerto, calculado para la avenida de 500 años

- Emboquille y encauzamiento de la Rambla según propuesta descrita anteriormente, con sección de tubo capaz de absorber la avenida de 500 años

- Vertido de los efluentes de la Estación Depuradora al cauce

- El tramo de tubo en su cruce con la prolongación con el eje de la pista se protegerá a lo largo de 100 metros con hormigón, estableciéndose una base de rodadura para permitir aterrizajes de emergencia

- A la altura del cementerio de Valladolides, emboquille de salida de las aguas a su cauce natural

#### A.4.3.3. Efluentes de depuración

Las aguas residuales del Aeropuerto serán tratadas en una Estación Depuradora. A esta estación también se conducirán las aguas recogidas en la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Esta aguas presentarán previamente un tratamiento específico de separación de los residuos hidrocarburados.

La calidad del efluente de la EDAR será compatible con los estándares exigidos por la Autoridad Sanitaria para riego, uso para fluxores y para vertido al cauce público, estándares que definirán el sistema de tratamiento.

Los efluentes serán prioritariamente reciclados, para uso del Aeropuerto (riego y fluxores) y de los regantes de la zona. Alternativamente, se verterán al cauce de la Rambla de Corvera. En ambos casos, deberá solicitarse un informe preceptivo y vinculante de los organismos competentes.

### A5.- Suministro de agua potable, energía eléctrica, gas y combustible

#### A5.1. Introducción

El normal funcionamiento del Aeropuerto requerirá del abastecimiento de agua potable, electricidad, gas natural y combustible, además de las necesidades propias de telecomunicaciones.

En este anexo se presenta una propuesta para las acometidas requeridas durante las fases de desarrollo previsible del Aeropuerto. Todas las actuaciones propuestas se han contrastado con entidades reconocidas (agua-EMUASA; energía-DG Industria, Energía y Minas; combustible-CLH).

La descripción de las soluciones propuestas es esquemática, y debe tomarse como una primera aproximación elaborada a partir del estudio de Definición Funcional, que podría optimizarse en función de estudios posteriores de mayor detalle, tanto del aeropuerto como de las propias acometidas (anteproyecto y proyectos constructivos).

#### A5.2. Suministro de agua potable

Se puede estimar la demanda aeroportuaria en 50 litros/pax-año. Este valor incluye los diferentes usos a los que se destina (pasajeros, fluxores, restauración, riego, anti-incendio,...). En la tabla A4.1 se presenta la







demanda estimada, para tres horizontes de diseño, así como la capacidad de un depósito regulador con autonomía para 72 horas:

**TABLA A4.1: DEMANDA ESTIMADA DE AGUA POTABLE**

Pasajeros anuales	1.500.000	2.000.000	3.000.000
Demanda anual (m <sup>3</sup> /año)	75.000	100.000	150.000
Demanda diaria (m <sup>3</sup> /día)	242	323	484
Caudal punta (m <sup>3</sup> /hora)	49	64	90
Depósito regulador (m <sup>3</sup> )	750	1.000	1.500

El suministro de este agua puede plantearse de varias formas:

- Autoabastecimiento por explotación de pozos: estudios preliminares orientan a que esta solución podría ser viable en fases iniciales de desarrollo

- Autoabastecimiento parcial por recirculación de agua tratada en la depuradora (agua para riego y fluxores): esta solución se plantea como válida

- Abastecimiento siguiendo los mismos cauces de suministro que las explotaciones agrícolas actuales, cuyo consumo es superior a la demanda aeroportuaria presentada (sólo cabe apreciar el tamaño de las numerosas balsas extendidas en la zona de influencia del aeropuerto); conversaciones preliminares mantenidas con organismos locales orientan a que esta solución podría ser viable en fases iniciales de desarrollo

- Abastecimiento a través de EMUASA, entidad autorizada para el suministro de agua potable al término municipal de Murcia. A nivel económico, esta solución es la más restrictiva. EMUASA no puede asegurar el suministro requerido con sus instalaciones actuales a lo largo de todo el horizonte de desarrollo, por lo que propone el desarrollo de una infraestructura para el abastecimiento de las necesidades del Aeropuerto

En las fases iniciales de desarrollo, podría ser viable una autogestión del suministro de agua, de tal forma que el coste/m<sup>3</sup> de la misma sea del mismo orden que el coste actual en la zona. Ello se podría conseguir con el uso de alguna de las siguientes soluciones, o incluso con una solución mixta:

- Localización y explotación de pozos propios
- Contrato de suministro (o incluso compra de la concesión) a través de alguno de los suministradores autorizados que ya sirven a la zona.
- Reutilización de agua tratada en la depuradora para riego y fluxores.

Cuando las condiciones de demanda así lo requieran, la solución anterior puede resultar insuficiente, y deberá reforzarse con la solución propuesta por EMUASA.

La solución estudiada para dar servicio a las necesidades del Aeropuerto a través de EMUASA (ver plano A4.1) consiste en una acometida en el Canal Nuevo, en la pedanía de Lobosillo. Desde un depósito de nueva construcción, se impulsaría mediante bombeo el agua a lo largo de una tubería con un trazado de unos

16,20 km, hasta el depósito regulador del Aeropuerto. Desde el mismo se distribuiría el agua hacia la red de distribución interna del Aeropuerto.

El depósito regulador del Aeropuerto, con un volumen aproximado de unos 1.500 m<sup>3</sup>, estaría fuera de los terrenos de expropiación inicial.

### A5.3. Suministro de energía eléctrica

Para la estimación de la demanda energética, se ha partido de las siguientes fuentes de consumo:

- Edificios (terminales, bloque técnico, central eléctrica, SEI,...): 125 W/m<sup>2</sup>
- Lado aire (torres de iluminación, balizamiento de aproximación,...): 200 kW
- Pasarelas de embarque: 105 KW/ud
- Parking: 20 W/m<sup>2</sup>
- Accesos: 10 W/m<sup>2</sup>

En base a estos consumos, en la tabla A5.2 se ilustra la demanda previsible en el horizonte de planificación:

**TABLA A5.2: DEMANDA ESTIMADA DE ENERGÍA**

Pasajeros anuales	1.500.000	2.000.000	3.000.000
m <sup>2</sup> edificios	12.000	25.000	31.000
m <sup>2</sup> parking	23.000	30.000	50.000
m <sup>2</sup> accesos	75.000	75.000	85.000
Pasarelas embarque	0	4	6
Potencia instalada (kW)	2.910	5.175	6.955

El suministro de esta energía podrá materializarse desde la nueva Subestación de Iberdrola de Baños Mendigo 132/20 KV (plano A4.2), proyectada para una capacidad de 40 MVa, y cuya previsión de entrada en servicio es durante el año 2005. Desde esta subestación, se establecería una acometida -con capacidad hasta 10 MW- con una tensión de conexión de 20 kV, transportándose la energía hacia la Central Eléctrica del Aeropuerto.

Desde la Central, dotada de un grupo de continuidad y de un grupo electrógeno, se suministrará la energía a los diferentes subsistemas aeroportuarios, mediante una red de distribución interna de media tensión, según un esquema de anillos, que distribuirán la tensión hasta las diferentes subestaciones transformadoras, desde las cuales se suministrará la energía a su punto final de demanda mediante una red de baja tensión.

Asimismo, y dadas las condiciones ambientales del entorno del Aeropuerto, se prevé el desarrollo de soluciones energéticas alternativas, como la energía solar, solución que destaca por su ecoeficiencia. Esta solución permitiría cubrir parte de las necesidades de agua caliente sanitaria y calefacción, mediante la instalación de colectores solares térmicos.

Durante la construcción, se estima una demanda energética de unos 2.000 kW, desagregada en diferentes proveedores y subcontratistas. Una de las principales fuentes de consumo estimadas es la planta de







aglomerado, con una demanda estimada de unos 600 kW. Esta demanda se podrá satisfacer según varias opciones:

- Mediante acometidas a redes actuales en el momento de la conexión, destacando dos alternativas: la L.A.M.T 20 KV denominada Puerto de la Cadena (zona norte del Aeropuerto), y la L.A.M.T 11 KV denominada Valladolides (zona sur del Aeropuerto).

- Si la acometida a estas líneas fuese insuficiente para los 2.000 kW, éstos podrían suministrarse parcialmente mediante grupos electrógenos.

#### A5.4. Suministro de gas

El suministro de gas natural atiende básicamente a dos fuentes de demanda:

- Calefacción de los edificios, con un consumo estimado de 100 kcal/m<sup>2</sup>
- Restauración, con un consumo estimado igual al 15% del consumo de calefacción

Asumiendo un rendimiento del 0.8, y un factor de conversión de 8.750 kcal/m<sup>3</sup> de gas, se obtiene la siguiente demanda:

**TABLA A5.3: DEMANDA ESTIMADA DE GAS NATURAL**

	1.500.000	2.000.000	3.000.000
Pasajeros anuales	1.500.000	2.000.000	3.000.000
m <sup>2</sup> edificios	12.000	25.000	31.000
Potencia instalada (kcal)	1.725.000	3.600.000	4.465.000
Caudal demandado (m <sup>3</sup> )	200	415	515

Actualmente, no existe infraestructura de gas canalizado en la zona, ni ninguna previsión de hacer una Planta Satélite. La acometida más próxima se situaría en el gasoducto de 20" Cartagena-Lorca, a la altura de «Los Mayordomos-La Pinilla». Fuentes consultadas han afirmado que el consumo previsto por el Aeropuerto no justificaría inicialmente una inversión por parte de ENAGAS, ni en forma de gasoducto ni en forma de Planta Satélite.

Es por ello que se plantea alimentar la demanda de calefacción mediante suministro eléctrico, y la demanda de restauración mediante depósitos fijos de GLP, gas suministrado a granel por cisterna.

#### A5.5. Suministro de combustible

El suministro de combustible atiende básicamente a tres fuentes de demanda:

- Reactores: Jet A1
- Avionetas: AVGAS
- Vehículos lado aire y lado tierra: varios combustibles (gasóleo, gasolina,...)

Una primera aproximación a las necesidades del Aeropuerto de Corvera arroja las siguientes cifras (la demanda de AVGAS se estima como el 2,5% de la demanda de Jet A1):

**TABLA A5.4: DEMANDA ESTIMADA DE COMBUSTIBLE**

	1.500.000	2.000.000	3.000.000
Pasajeros anuales	1.500.000	2.000.000	3.000.000
Escalas anuales	7.270	10.265	13.305
Escalas semanales	180	255	340
Demanda semanal Jet A1 (m <sup>3</sup> )	1.850	2.600	3.450
Demanda semanal AVGAS (m <sup>3</sup> )	45	65	85

Se ha consultado a CLH-Aviación la posibilidad de suministrar el combustible mediante oleoducto. La respuesta ha sido negativa, debido a que:

- No hay ninguna previsión de construcción de un oleoducto a medio plazo cerca del Aeropuerto (la conexión más próxima estaría en el Valle de Escombreras).

- El volumen solicitado no justificaría la inversión. Actualmente sólo los Aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Alicante, todos ellos con tráficos muy superiores a los previstos en Corvera, están alimentados mediante oleoducto. De hecho, aeropuertos como Zaragoza tienen un oleoducto próximo pero no tienen acometida por la no viabilidad de la inversión.

El abastecimiento de combustible, pues, se diseña mediante distribución por camión hasta la planta de combustible del Aeropuerto, en la que se definirán depósitos de almacenamiento.

## ANEXO II

### ÍNDICE DE PLANOS

- PLANO 3.16: PLANEAMIENTO.
- PLANO 2.1: FASE DE APERTURA.
- PLANO 2.2: DESARROLLO PREVISIBLE.
- PLANO A1.1: ACCESOS AL AEROPUERTO. ACCESO NORTE.
- PLANO A1.2: ACCESOS AL AEROPUERTO. ACCESO SUR.
- PLANO A3.1: REPERCUSIONES SOBRE LAS RAMBLAS Y LOS CAUCES PÚBLICOS.
- PLANO A4.1: SUMINISTRO DE AGUA POTABLE.
- PLANO A4.2: SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA.

## 4. ANUNCIOS

Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente

Entidad de Saneamiento y Depuración (ESAMUR)

**4706 Anuncio de licitación de contrato de consultoría y asistencia. Expediente número ME/02/04.**

### 1.- Entidad adjudicadora.

Entidad Regional de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales (ESAMUR).





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

## Relativa al Plan Director

**Orden Ministerial del Ministerio de Fomento (FOM/1067/2006), de 29 de marzo de 2006, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia. Publicado en el BOE número 86 del 11 de abril de 2006.**





## MINISTERIO DE FOMENTO

**6537** ORDEN FOM/1067/2006, de 29 de marzo, por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de la Región de Murcia.

La Orden FOM/1252/2003, de 21 de mayo, autorizó el establecimiento del aeropuerto de la Región de Murcia, lo calificó como aeropuerto de interés general del Estado por concurrir las condiciones establecidas en los números 1 y 2 del artículo 1 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, y determinó el modo de gestión de sus servicios.

Por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 13 de mayo de 2003 se formuló la declaración de impacto ambiental sobre el nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, en la que se establecen las condiciones que deben cumplirse para conseguir una adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales. En dicha declaración se establece la necesidad de una nueva evaluación de impacto ambiental para poder acometer las actuaciones previstas para la segunda fase de implantación del aeropuerto.

El futuro aeropuerto de la Región de Murcia se construirá en terrenos del municipio de Murcia, dentro del denominado Campo de Cartagena con una superficie estimada de 326,70 hectáreas.

Considerando la importancia que tiene el aeropuerto para el desarrollo social y económico tanto de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia como del resto de la península, es preciso realizar una cuidadosa planificación de las infraestructuras y de sus actividades para ampliar el aeropuerto de manera que se de una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos y necesidades de sus usuarios y del entorno. Para ello resulta imprescindible aprobar el Plan Director del aeropuerto de la Región de Murcia y proceder a la delimitación de su zona de servicio, de acuerdo con lo establecido, por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, dictado en ejecución de lo dispuesto en aquél.

En efecto, el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, establece que el Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y a los espacios de reserva que garantice la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente plan director en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Por su parte, el citado Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, desarrolla el régimen jurídico de los planes directores y determina en su artículo 2 que el plan director es un instrumento que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su desarrollo previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que enumera en su apartado 1 a) y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria. Asimismo, determina que el plan director podrá incluir en la zona de servicio el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales o industriales, que sean necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo que generen, así como espacios destinados a equipamientos, si bien la realización de estas actividades se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el plan director y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable.

Por todo ello, la aprobación del Plan Director del aeropuerto de la Región de Murcia que constituye el objeto de esta orden, delimita la zona de servicio del citado aeropuerto e incluye los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2035; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como puerta de entrada del turismo nacional e internacional, con las superficies necesarias para las actividades complementarias, y por último, persigue al máximo la

reducción del impacto medioambiental que genera sobre su entorno, así como la compatibilización con el desarrollo urbanístico periférico.

El Plan Director propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible del tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender, con altos niveles de calidad de servicio, la demanda prevista. Las principales actuaciones consisten en la construcción de una pista de 3.000 metros de longitud; la construcción de dos calles de salida rápida y una salida perpendicular de pista; la construcción de una calle de rodaje paralela a toda pista; la construcción de dos apartaderos de espera ubicados en ambas cabeceras; la construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 80.000 metros cuadrados; la construcción de un edificio terminal de pasajeros y bloque técnico; la construcción de una torre de control y centro de emisores; la construcción de un edificio terminal de carga; construcción de un edificio contra incendios y salvamento; la construcción de una zona de abastecimiento, con central eléctrica, y parcela de combustible; la construcción de un aparcamiento de vehículos; la urbanización general del lado tierra, y la construcción de los accesos al aeropuerto.

El Plan Director del aeropuerto de la Región de Murcia ha sido informado favorablemente por el Ministerio de Defensa, si bien en el informe se precisa que los procedimientos de navegación aérea y su desarrollo posterior deberán ser informados favorablemente por la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEF), para garantizar su compatibilidad con las operaciones de las bases aéreas de San Javier y Alcantarilla, próximas al aeropuerto.

En su virtud, a propuesta de la Secretaría General de Transportes y de conformidad con lo establecido por el artículo 166 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre, y por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, dispongo:

**Primero.**—Se aprueba el Plan Director del aeropuerto de la Región de Murcia, en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se enumeran en el artículo 2.1 a) del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria; así como las actividades complementarias necesarias o convenientes por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráfico aéreo que generen, y los equipamientos.

**Segundo.**—La zona de servicio del aeropuerto delimitada por el plan director tiene una superficie estimada de 326,70 hectáreas, de las cuales 199,80 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 17,70 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias y 109,20 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

La delimitación de la zona de servicio queda configurada por un conjunto de líneas rectas y curvas reflejadas en el plano número 05 del plan director, en el que constan las coordenadas UTM de sus vértices principales. Este plano se incorpora como anexo a esta orden.

Los terrenos que forman dicha delimitación se representan gráficamente en el plano número 04 del plan director.

**Tercero.**—La zona de servicio del aeropuerto se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas, que aparecen delimitadas en el plano número 06 del plan director, son las siguientes: 1.º Subsistema de movimiento de aeronaves; 2.º subsistema de actividades aeroportuarias, con sus correspondientes zonas funcionales y 3.º zona de reserva aeroportuaria.

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, y las zonas previstas para la ubicación de las instalaciones auxiliares, así como los sistemas de ayudas a la navegación aérea, y comprende una superficie estimada de 199,80 hectáreas, y se representa en el plano número 03 del plan director.

1.1 Campo de vuelos: está integrado por una pista, de denominación 05-23, con dos apartaderos de espera ubicados en ambas cabeceras, una calle de salida perpendicular a la pista, dos calles de salida rápidas y una calle de rodaje paralela toda la pista. La plataforma de estacionamiento de aeronaves está situada al oeste del campo de vuelos, frente al edificio terminal.

1.2 Instalaciones de ayudas a la navegación aérea: contiene el conjunto de instalaciones del aeropuerto, tanto radioeléctricas como ayudas visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aterrizaje y despegue dentro del espacio aéreo controlado.





1.3 Instalaciones auxiliares: incluye los viales interiores y estacionamiento de vehículos de servicio, los puestos de carga y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este subsistema y los terminales de pasajeros y de carga.

2. El subsistema de actividades aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre urbano, garantizando su eficacia funcional y la calidad de servicio. Tiene una superficie estimada de 17,70 hectáreas, que se distribuye en las siguientes zonas funcionales, según figura en el plano número 06:

2.1 Zona de pasajeros: La zona de pasajeros contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque a la aeronave. Superficie: 7,30 hectáreas.

2.2 Zona de carga: Contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías. Superficie: 0,40 hectáreas.

2.3 Zona de servicios: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del aeropuerto. Superficie: 2,90 hectáreas.

2.4 Zona industrial: Contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Superficie: 0,60 hectáreas.

2.5 Zona de abastecimiento energético: Contiene acometidas, instalaciones, elementos y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del aeropuerto. Superficie: 6,50 hectáreas.

3. La zona de reserva aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones o servicios aeropor-

tuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas anteriormente mencionadas. Su superficie es de 109,2 hectáreas, según se representa en el plano número 03 del plan director.

Cuarto.-A fin de facilitar la compatibilidad del entorno con el planeamiento aeroportuario, y de conformidad con la disposición adicional única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, se prevén las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones que figuran en el «Anexo de compatibilidad del aeropuerto con su entorno».

Quinto.-Se establece un espacio para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por el conjunto formado por el espacio aéreo en sus fases de aproximación inicial, intermedia y final, el área de movimiento del aeropuerto, las posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones, aledaños a la plataforma, en el lado de la tierra. La determinación de las necesidades en plataforma de estacionamiento de aeronaves y en el lado tierra, de precisarse, se concretará caso por caso dependiendo de la magnitud del despliegue y atendiendo a las necesidades expresadas por el Ministerio de Defensa. Asimismo, se habilitarán los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Sexto.-Los procedimientos de navegación aérea asociados al aeropuerto de la Región de Murcia deberán ser informados favorablemente, antes de ponerse en aplicación, por la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), con objeto de garantizar su compatibilidad con las operaciones de las bases aéreas de San Javier y Alcantarilla, próximas al aeropuerto.

Madrid, 29 de marzo de 2006

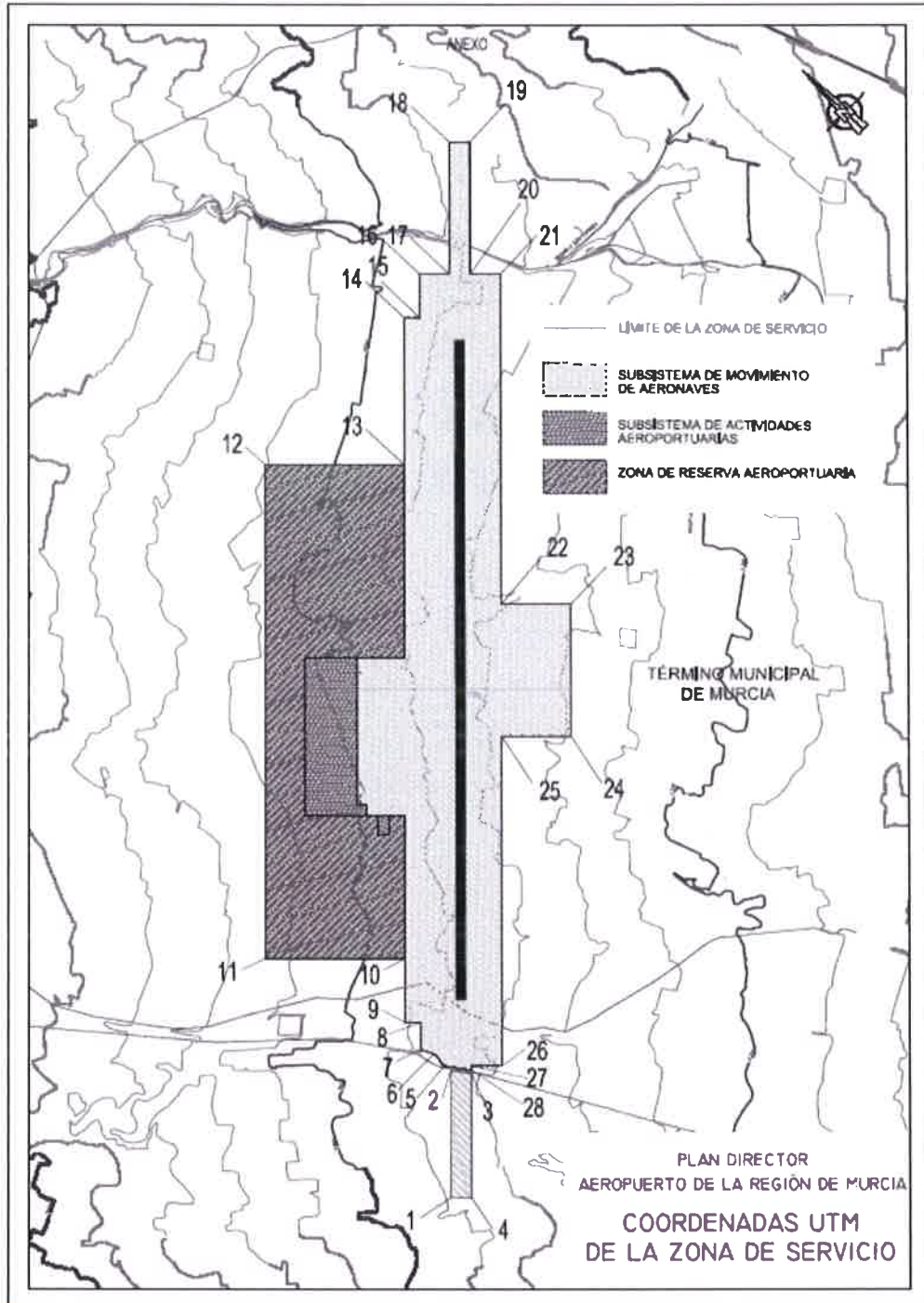
ÁLVAREZ ARZA







### ANEXO







**Coordenadas UTM de la zona de servicio aeropuerto  
de la Región de Murcia**

	x	y
1	663493	4184161
2	663900	4184576
3	663955	4184500
4	663560	4184095
5	663893	4184610
6	663897	4184628
7	663867	4184738
8	663953	4184827
9	663902	4184877
10	664106	4185084
11	663655	4185527
12	665226	4187131
13	665678	4186687
14	666147	4187166
15	666198	4187116
16	666336	4187256
17	666434	4187161
18	666854	4187589
19	666920	4187524
20	666500	4187096
21	666599	4186999
22	665548	4185928
23	665774	4185707
24	665354	4185278
25	665128	4185499
26	664078	4184428
27	663980	4184525
28	663966	4184511

**6538**

*RESOLUCIÓN de 3 de febrero de 2006, del Instituto Geográfico Nacional, por la que se publica el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad de Madrid, para la realización de cobertura de fotografía aérea, ortofotografía digital de alta resolución y modelo digital del terreno de la Comunidad Autónoma.*

Suscrito el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General del Instituto Geográfico y la Comunidad Autónoma de Madrid, para la realización de cobertura de fotografía aérea, ortofotografía digital de alta resolución y modelo digital del terreno de la Comunidad Autónoma, y en cumplimiento de lo dispuesto en el punto dos del artículo 8 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del citado Convenio, que figura como Anexo de esta Resolución.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Madrid, 3 de febrero de 2006.—El Director general, Alberto Sereno Álvarez.

**ANEXO**

**Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, mediante la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, mediante la Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional, para la realización de la cobertura de fotografía aérea, ortofotografía digital de alta resolución y modelo digital del terreno de la Comunidad de Madrid**

De una parte, el Excmo. Sr. D. Enrique Porto Rey, Director General de Urbanismo y Planificación Regional, por delegación de firma del Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, por Orden 2994/2005, de 13 de octubre, en nombre y representación de la Comunidad de Madrid

Y de otra, el Sr. D. Alberto Sereno Álvarez, Director General del Instituto Geográfico Nacional, en virtud de su nombramiento por el Real Decreto 1010/2002, de 27 de septiembre (B.O.E. núm. 233. 28.09.2002), y de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de 19 de octubre de 2004 de la Ministra de Fomento (B.O.E. núm. 265. 03.11.2004), por la que se delegan determinadas competencias en el Director General del IGN, en nombre y representación de la Administración General del Estado.

Ambas partes se reconocen mutuamente, en la calidad con que cada uno interviene, la capacidad legal necesaria para suscribir este Convenio, y a tal efecto.

**EXPONEN**

1. Que la Ley 7/1986, de 24 de enero, de Ordenación de la Cartografía en el Estado Español, que es competencia de la Administración General del Estado, a través de la Dirección General del Instituto Geográfico Nacional, en adelante IGN, del Ministerio de Fomento:

El establecimiento y mantenimiento de las redes nacionales geodésica y de nivelación.

La formación y conservación de las series cartográficas a escala 1/25.000 y 1/50.000, que constituyen el Mapa Topográfico Nacional.

La formulación de series cartográficas a otras escalas de ámbito nacional, que en su momento fueran aprobadas reglamentariamente.

2. Que para llevar a cabo estas competencias asignadas por la Ley, especialmente la conservación de las series cartográficas que constituyen el Mapa Topográfico Nacional, y la constitución en todo el ámbito nacional de unos datos geográficos de referencia para la información geográfica, temática y derivada, el IGN realiza fotografías aéreas, obtenidas por vuelos fotogramétricos, ortofotografía digital de alta resolución y genera el modelo digital del terreno correspondiente mediante técnicas de autocorrelación.

3. Que la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid realiza las tareas técnicas de desarrollo de la información cartográfica en el ámbito de las competencias del Gobierno de la Comunidad de Madrid, y que entre éstas se encuentra la elaboración, reproducción y difusión de la cobertura de vuelos fotogramétricos, ortofotografía y del modelo digital del terreno de la Comunidad de Madrid.

4. Que la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid realiza y mantiene la cobertura ortofotográfica de Madrid de alta resolución, utilizando para ello vuelos realizados para tal efecto, y nuevas tecnologías que permiten aumentar la calidad de la información que se obtiene, y disminuir los tiempos de obtención de la misma.

5. Que es del interés de ambas partes proceder, en el marco de la colaboración interadministrativa prevista en la legislación vigente, a coordinar el proceso de producción de estas ortofotografías digitales, con la finalidad de obtener un único producto válido para satisfacer las necesidades de las dos Administraciones, optimizando de esta manera la gestión y el gasto que comporta satisfacer la demanda de este tipo de información por la sociedad. Por todo ello, ambas partes resuelven, de mutuo acuerdo, suscribir el presente convenio, con arreglo a las siguientes

**CLÁUSULAS**

**Primera. Objeto del Convenio de colaboración.**—El presente Convenio de Colaboración tiene por objeto la realización, y actualización periódica, de la cobertura de vuelo fotogramétrico, de ortofotografía digital, en color, con resolución y precisión equivalentes a una escala 1:5.000, y del modelo de elevaciones del terreno asociado a dichas ortofotografías, para una superficie de 9.420 Km<sup>2</sup>, correspondientes a las hojas del Mapa Topográfico de la Comunidad de Madrid de escala 1:5.000, cubierto total o parcialmente por 91 hojas del Mapa Topográfico Nacional 1:25.000.

**Segunda. Realización del Convenio.**—Conforme a las especificaciones para la elaboración de los trabajos que se incluyen como Documentación Técnica anexa a este Convenio, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio asumirá la realización de:

El vuelo fotogramétrico, en escala aproximada 1:30.000, que servirá de base para la generación de los restantes productos.

Las ortofotografías digitales, en color, con resolución y precisión equivalentes a escala 1:5.000.

El modelo digital de elevaciones del terreno, obtenido por autocorrelación en el proceso de realización de las ortofotografías.

**Tercera. Obligaciones de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.**—Conforme a lo establecido en la Cláusula Segunda de este Convenio, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio asumirá la realización de los productos objeto del Convenio.





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

*(página en blanco para impresión a doble cara)*





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

## **Relativa a la Declaración de Impacto Ambiental de accesos**

**Declaración de Impacto Ambiental de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental relativa a un proyecto de obras de accesos al aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, a solicitud de la Dirección General de Carreteras. Publicada en BORM núm. 38, de 16 de febrero de 2009.**





Visto que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 6 del Reglamento europeo anteriormente citado.

Visto cuanto antecede, así como el Informe-Propuesta del Servicio de Calidad Ambiental, y correspondiendo a esta dirección general las funciones de Organismo competente, de acuerdo con la atribución de competencias realizada por el Decreto n.º 325/2008, de 3 de octubre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Agricultura y Agua,

Resuelvo

Primero. Inscribir en el Registro EMAS a la mercantil Arada Ingeniería Agroindustrial, S.L., para las actividades de "servicios técnicos de arquitectura e ingeniería y otras actividades relacionadas con el asesoramiento técnico" con el número ES-MU-000018.

Segundo. Según lo dispuesto en el Reglamento (CE) 761/2001, la Declaración Medioambiental deberá ser actualizada y validada anualmente o, en su caso, en un periodo no superior a 36 meses cuando se acredite el cumplimiento de las circunstancias especificadas en el art. 3.3 apartado b, del citado Reglamento, debiendo ser presentada, posteriormente, ante esta Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental.

Tercero. Del mismo modo, y tal como establece el Reglamento (CE) 761/2001, todos los elementos del Sistema de Gestión Medioambiental deberán ser revisados en un periodo no superior a 36 meses y por tanto antes de marzo de 2011. La nueva declaración medioambiental validada, junto con una nueva solicitud de inscripción se presentará ante esta dirección general, con el fin de proceder a la renovación del registro, si procede.

Cuarto. De conformidad con lo establecido en el Reglamento (CE) 761/2001, se somete a información pública la citada Declaración Medioambiental, que estará a disposición del público en las dependencias de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental y en la página Web de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (www.carm.es), en la sección correspondiente a la Consejería de Agricultura y Agua (Marcas de Calidad Ambiental).

Quinto. Publíquese en el Boletín Oficial de la Región de Murcia (B.O.R.M.) y notifíquese la presente Resolución al Ministerio de Medio Ambiente y al interesado con indicación de que, por no poner fin a la vía administrativa, puede interponer recurso de alzada ante el Excmo. Sr. Consejero de Agricultura y Agua en el plazo de un mes, de conformidad con lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Murcia, 18 de noviembre de 2008.—El Director General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, Francisco José Espejo García.

Consejería de Agricultura y Agua

2227 Declaración de Impacto Ambiental de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental relativa a un proyecto de obras de accesos al aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, a solicitud de la Dirección General de Carreteras.

Visto el expediente número 463/08, seguido a instancia de DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, con domicilio a efecto de notificaciones en Plaza Santofía s/n en Polígono la Fama, 30.071-Murcia, al objeto de que por este órgano de medio ambiente se dicte Declaración de Impacto Ambiental, según establece la Ley 1/1995, de 8 de marzo, en su Anexo I, punto 2.10.c), correspondiente al Proyecto de Obras de Acceso al Aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, resulta:

Primero. Mediante escrito de fecha 29 de abril de 2008, la Dirección General de Transportes y Carreteras, remitió al órgano ambiental documento inicial sobre las características más significativas del objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental.

Segundo. La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental ha consultado, según lo establecido en el artículo 8 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, a los siguientes órganos de las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, la solicitud del Proyecto de Obras de Acceso al Aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, con el consiguiente resultado:

CONSULTAS	RESPUESTAS
o Ayuntamiento de Murcia	
o Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales	
o Dirección General del Medio Natural	
o Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural	X
o Confederación Hidrográfica del Segura	X
o Dirección General de Infraestructuras de Turismo	X
o Dirección General de Ordenación del Territorio	X
o Dirección General de Urbanismo	X
o Ecologistas en Acción	
o Fundación Global Nature-Murcia	
o Asociación Naturalistas Sureste	

Tercero. Con fecha 8 de julio de 2008, desde la Dirección General de Calidad Ambiental se da traslado al promotor del informe sobre la amplitud y nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental, así como copia de los informes evacuados en la fase de consultas, según lo establecido en el artículo 7.2 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Cuarto. La Dirección General de Carreteras, en fecha 27 de enero de 2009, certifica que la publicidad del Estudio de Impacto Ambiental del asunto referido, se ha realizado conforme a lo establecido en el artículo 9 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, mediante la publicación del mismo durante 30 días en el Boletín Oficial de la Región de Murcia n.º 271, del viernes 21 de noviembre de 2008. Durante dicho periodo





se han presentado alegaciones, por parte de D. Gines Sánchez Sánchez, como propietario de terrenos afectados por el proyecto y los vecinos de Los Martínez del Puerto.

Así mismo, certifica que se ha realizado el trámite de consultas a los organismos previamente consultados por el órgano ambiental del que se han recibido respuestas por parte de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad.

**Quinto.** En la reunión de la Comisión Técnica de Evaluación de Impacto Ambiental, de fecha 30 de enero de 2009, se ha realizado la valoración de los impactos ambientales que ocasionaría la ejecución del Proyecto de Obras de Acceso al Aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, en los términos planteados por el promotor referenciado y examinada toda la documentación obrante en el expediente, se ha adoptado el siguiente acuerdo: "realizar propuesta de Declaración de Impacto Ambiental sobre la conveniencia de ejecutar el proyecto referido en el asunto, a los solo efectos ambientales, y con las condiciones que se recogen en la propuesta anexa a este acta."

**Sexto.** La Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental es el órgano administrativo competente para dictar esta Declaración de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el Decreto nº 325/2008, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Agricultura y Agua (B. O. R. M. nº 232, de 4 de octubre de 2008).

**Séptimo.** El procedimiento administrativo para elaborar esta Declaración ha seguido todos los trámites legales y reglamentarios establecidos en el 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 la Ley 1/1995, de 8 de marzo, de Protección del Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Vistos los antecedentes mencionados, las disposiciones citadas y las demás normas de general y pertinente aplicación, he tenido a bien:

#### Dictar

**Primero.** A los solos efectos ambientales se formula declaración de impacto ambiental informando sobre la conveniencia de ejecutar este Proyecto de Obras de Acceso al Aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30, de conformidad con las medidas protectoras y correctoras y el Programa de Vigilancia contenido en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, debiendo observarse, además, las prescripciones técnicas incluidas en el Anexo de esta Declaración.

Esta Declaración de Impacto Ambiental favorable, se realiza sin perjuicio de tercero y no exime de los demás informes vinculantes, permisos, licencias o aprobaciones que sean preceptivos, para el válido ejercicio de la actividad proyectada de conformidad con la legislación vigente.

**Segundo.** Esta Declaración de Impacto Ambiental deberá publicarse en todo caso, en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, conforme a lo establecido en 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 el artículo 22 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

**Tercero.** Según lo establecido en el artículo 14 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 proyecto evaluado caducará si no se hubiera comenzado su ejecución en el plazo de cinco años. En tal caso, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto, previa consulta al órgano ambiental.

El promotor del proyecto deberá comunicar al órgano ambiental con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo.

**Cuarto.** Remítase a la Dirección General de Carreteras, como órgano de la Administración que ha de dictar la Resolución Administrativa de autorización o aprobación del proyecto, según establece el artículo 15 del Real Decreto Legislativo 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos y el artículo 19 del Reglamento aprobado mediante el Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre.

Murcia, 2 de febrero de 2009.—El Director General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, Francisco José Espejo García.

#### Anexo

El proyecto que ha sido objeto de Evaluación de Impacto Ambiental consiste en la construcción de una autovía de tres carriles por sentido de aproximadamente 3,7 km de longitud que parte del enlace existente en el punto kilométrico 161 de la autovía A-30 y que finaliza en la zona de servicio del aeropuerto; así como la duplicación, con las modificaciones precisas para alcanzar las características de autovía, de dos carriles por sentido de la carretera autonómica E-7, entre el enlace situado en el punto kilométrico 164 de la autovía A-30 y su cruce con la nueva autovía anteriormente citada, resolviéndose dicho enlace con una solución de diamante con macroglorieta a desnivel, que sirve al mismo tiempo de acceso a todo el suelo económico-dotacional.

Los accesos al nuevo aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30 estarán situados en terrenos pertenecientes al término municipal de Murcia, a 20 kms de distancia por carretera desde la ciudad de Murcia y al sur de la misma, enmarcados dentro del denominado Campo de Cartagena. Las poblaciones más cercanas al emplazamiento son las pedanías de Corvera, Valladolides y Los Martínez del Puerto, los cuales delimitan un triángulo imaginario dentro del cual se situará la infraestructura aeroportuaria. Las características generales de los nuevos viales están definidas, con más detalle, en el Estudio Informativo "Accesos al aeropuerto de la Región de Murcia desde la A-30" Red de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Murcia, el cual viene recogido en el Estudio de Impacto







Ambiental (de Agosto 2008), en sus páginas 14-16. La localización y ubicación de estos accesos está detallada en el mapa nº 2 Ubicación concreta del Estudio de Impacto Ambiental de Agosto de 2008.

Según los datos que se recogen en el informe de fecha 9 de enero de 2009, del Servicio Información e Integración Ambiental de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad, dentro del ámbito territorial del proyecto no se encuentra, ni afectará el mismo, a ningún espacio perteneciente a la Red Natura 2000. El LIC "Carrascoy y El Valle" se encuentra a una distancia aproximada de 7,5 km del ámbito de actuación. La ZEPA "Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona" se encuentra a una distancia de 5 km del ámbito de actuación. Estos lugares se caracterizan por la presencia de rapaces, como el águila real, el búho real, el águila calzada, el águila culebrera y el halcón peregrino, cuyas áreas de campeo quedan muy alejadas de los nuevos accesos. No se encuentra ningún Espacio Natural Protegido incluido en la zona de estudio. El más cercano, el Parque Regional Carrascoy y El Valle, se encuentra a más de 5 km al norte. Tampoco existen Montes de Utilidad Pública o consorciados en el ámbito de la actuación.

La vía pecuaria "Cordel de Fuente Álamo" atraviesa de norte a sur el área de emplazamiento del futuro aeropuerto. Según la Resolución de 6 de marzo de 2004 (B.O.R.M. de 19 de abril de 2004), el trazado de la vía pecuaria será modificado para evitar su paso por la infraestructura aeroportuaria, de forma que, este nuevo trazado intercepta al vial de acceso del aeropuerto, que se solucionará con un paso inferior de conformidad a lo dispuesto en la ley 3/1995 de Vías Pecuarias.

Se han identificado ejemplares de vegetación incluidos en el Anexo II del Decreto 50/2003 por el que se crea el Catálogo Regional de Flora Silvestre Protegida de la Región de Murcia, próximos a la zona de influencia del proyecto, concretamente ejemplares de *Thymus sp.*, *Pinus sp.*, *Capparis sp.*, *Rhamnus sp.*, *Phoenix dactylifera*, etc. Asimismo, se han identificado, también próximos a la zona de influencia del proyecto, ejemplares incluidos en el Anexo I del citado Decreto, como es el caso de *Ziziphus Lotus*, catalogada como especie Vulnerable.

En cuanto a hábitats de interés comunitario, se identifica en la Rambla del Ciprés, el hábitat 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*), No prioritario, Raro.

El informe de la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad concluye estimando que la ejecución del proyecto no conllevará efectos significativos sobre el medio natural, siempre y cuando se tengan en cuenta todas las medidas preventivas y correctoras que aparecen en el Estudio de Impacto Ambiental, y se incorporen las condiciones y medidas que se proponen en el apartado A del presente anexo.

Así pues, examinada la documentación presentada por el promotor, se establecen en el presente anexo, sin perjuicio de las medidas correctoras contempladas en el

Estudio de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones, de manera que el proyecto resulte compatible con la conservación de los valores naturales, y ambientalmente viable:

A. Medidas relacionadas con la Conservación del Medio Natural.

a. Se respetarán todos los ejemplares de *Ziziphus Lotus* que se encuentren en la zona.

b. Se deberá respetar la vegetación que esta asociada a la Rambla del Ciprés, aspecto que se debe tener en cuenta en el diseño del puente sobre este elemento natural, y durante el trasiego de la maquinaria necesaria para la construcción del mismo.

c. Dado el efecto barrera que para la fauna de la zona suponen los accesos al aeropuerto, éstos deberán contar con pasos de fauna dispuestos de la siguiente manera: Un paso cada 3 kilómetros para grandes mamíferos; Un paso cada kilómetro para pequeños vertebrados.

B. Medidas relacionadas con la Protección de la Calidad Ambiental

- Se deberán realizar las labores de mantenimiento del parque de maquinaria en lugares adecuados, en zonas que no afecten al medio natural, provistas de las medidas necesarias para evitar la afección de los suelos y alejadas de los cursos de agua a los que accidentalmente pudiera contaminar. Los residuos sólidos y líquidos que se generen (aceites usados, grasas, filtros, etc.) deberán ser separados y entregados a gestores autorizados, en función de la caracterización de los mismos, y conforme a la normativa vigente.

- Los residuos de la construcción y demolición, serán gestionados de modo adecuado, conforme a la normativa vigente. De acuerdo con 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 productor de residuos de construcción y demolición estará obligado a incluir en el proyecto de ejecución de obra un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición que contendrá, como mínimo los apartados incluidos en el artículo 4.1.a) del mencionado Real Decreto.

- Durante la fase de construcción y desmantelamiento, se dotará a las máquinas ejecutoras de los medios necesarios para minimizar los ruidos.

- En la fase de funcionamiento, los niveles de ruido se ajustarán a lo dispuesto por el Decreto 48/1998 de 30 de julio, de protección del medio ambiente frente al ruido en la Región de Murcia (se tendrá en cuenta los niveles permitidos en espacios naturales), o a las ordenanzas municipales en caso de ser más restrictivas.

- Se garantizará que la maquinaria que trabaje en las obras haya superado las inspecciones técnicas que en su caso le sea de aplicación, y en particular en lo referente a la emisión de los gases de escape.

- Los materiales de préstamo necesarios para el desarrollo de la obra procederán de aquellas zonas de préstamo que hayan sido incluidas en el Estudio de Impacto





Ambiental del proyecto evaluado, siempre y cuando no contradigan al condicionado del presente Anexo. En otro caso procederán de canteras legalmente autorizadas.

C. Otras Medidas

a. Antes del inicio de las obras se estará a lo dispuesto por el órgano competente en materia de patrimonio histórico arqueológico, la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, en relación con su informe de fecha de 2 de enero de 2009.

b. De igual modo se estará a lo dispuesto por el órgano competente en materia de cauces, debiendo realizar consulta a la Confederación Hidrográfica del Segura cuando el trazado afecte a cursos de agua, ramblas, zonas de policía y servidumbre de los mismos, etc.

c. Con carácter previo al inicio de las obras se estará a lo dispuesto por el órgano competente en materia de Vías Pecuarias, debiendo solicitar ante la Dirección General del Medio Natural el pronunciamiento pertinente en los casos en que el trazado atraviese vías pecuarias.

Programa de Vigilancia Ambiental

El Programa de Vigilancia garantizará el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental y las incluidas en el presente Anexo. Consistirá básicamente en el seguimiento de las actuaciones tendentes a minimizar y corregir los impactos durante las fases de instalación de los elementos del proyecto y de explotación. Desarrollará entre otros, los controles propuestos en el Programa de Vigilancia Ambiental contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental se presentará anualmente ante el órgano sustantivo.

## Consejería de Sanidad y Consumo

### 1885 Propuesta de orden.

Visto el artículo 7 del Real Decreto 231/2008, de 15 de febrero, por el que se regula el Sistema Arbitral de Consumo, que establece que las Juntas Arbitrales de Consumo estarán compuestas por un Presidente y un Secretario, cargos que deberán recaer en personal al servicio de las Administraciones Públicas y que serán designados por la Administración de la que dependa la Junta, publicándose su nombramiento en el Diario Oficial correspondiente y cumpliéndose todos los requisitos previstos,

Visto que el cargo de Secretario de la Junta Arbitral de Consumo se encuentra vacante,

Esta Dirección General de Atención al Ciudadano, Drogodependencias y Consumo

Propone a la Excelentísima Sra. Consejera de Sanidad y Consumo:

Único: Nombrar como Secretaria de la Junta Arbitral de Consumo de la Región de Murcia a D.ª M.ª Teresa Gálvez Flores.

Murcia, 15 de febrero de 2009-02-05.—El Director General de Atención al Ciudadano, Drogodependencias y Consumo, Juan Manuel Ruiz Ros.

### Orden

Vista la anterior propuesta y en uso de las facultades que me están conferidas en la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, resuelvo de conformidad con lo en ella expresado.

Murcia, 13 de enero de 2009.—La Consejera de Sanidad y Consumo, María Ángeles Palacios Sánchez.

## 4. ANUNCIOS

### Consejería de Agricultura y Agua

#### 1877 Resolución de la Dirección General de Planificación, Evaluación y Control Ambiental de inscripción como entidad colaboradora de la administración en materia de calidad ambiental de la mercantil Marsan Ingenieros, S.L.

Visto el expediente número 2279/07 seguido a Marsan Ingenieros, S.L., con C.I.F. B-46954152 y con domicilio para notificaciones en Avda. de los Pinos, 5-4.º B, Edificio Olímpico, 30009-Murcia, solicitando su inscripción como Entidad Colaboradora en materia de calidad ambiental y de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto n.º 27/1998, de 14 de mayo (B.O.R.M. n.º 117, de 23 de mayo),

#### Resultado:

**Primero.** Mediante escrito de fecha 06-08-07, por la empresa referenciada se solicitó la inscripción como Entidad Colaboradora en materia de calidad ambiental, de la Consejería de Industria y Medio Ambiente (actualmente, competencia de la Consejería de Agricultura y Agua), de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para los campos y modalidades siguientes:

a) Operaciones de toma de muestras, análisis, verificación y otras dirigidas a identificar y caracterizar residuos y efluentes de cualquier naturaleza.

Se solicita para ruido.

b) Controles reglamentados en materia de emisiones atmosféricas y calidad del aire.

c) Emisión de informes para asistencia técnica en la comprobación y vigilancia del cumplimiento de las condiciones impuestas en las actas de puesta en marcha y los programas de vigilancia ambiental.





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

*(página en blanco para impresión a doble cara)*





**Región de Murcia**

Consejería de Fomento e Infraestructuras

## Relativa a la Declaración de Impacto Ambiental 2010 (Fase II)

**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. Publicada en el BOE núm. 92 del 16 de abril de 2010.**





### 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 Alhahona 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 (espino 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.	-
Arnilar-Procám, 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.

Arnilar-Procám 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 del 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 EslA 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 Armilar-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 EslA, 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 EslA 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 EslA 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 *Hieraaetus 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 EslA 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 EslA).

**Calidad física del aire. Ruidos y vibraciones.** Sociedad Oro 92, S.L. señala en su alegación que en el EslA 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 EslA.

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 EslA (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 EslA. El promotor añade que en el EslA 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 EslA 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 EslA, 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 EslA 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 períodos 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: NO<sub>x</sub>, CO, SO<sub>x</sub>, 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 (jalnamiento, 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 EsIA 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 EsIA, 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.

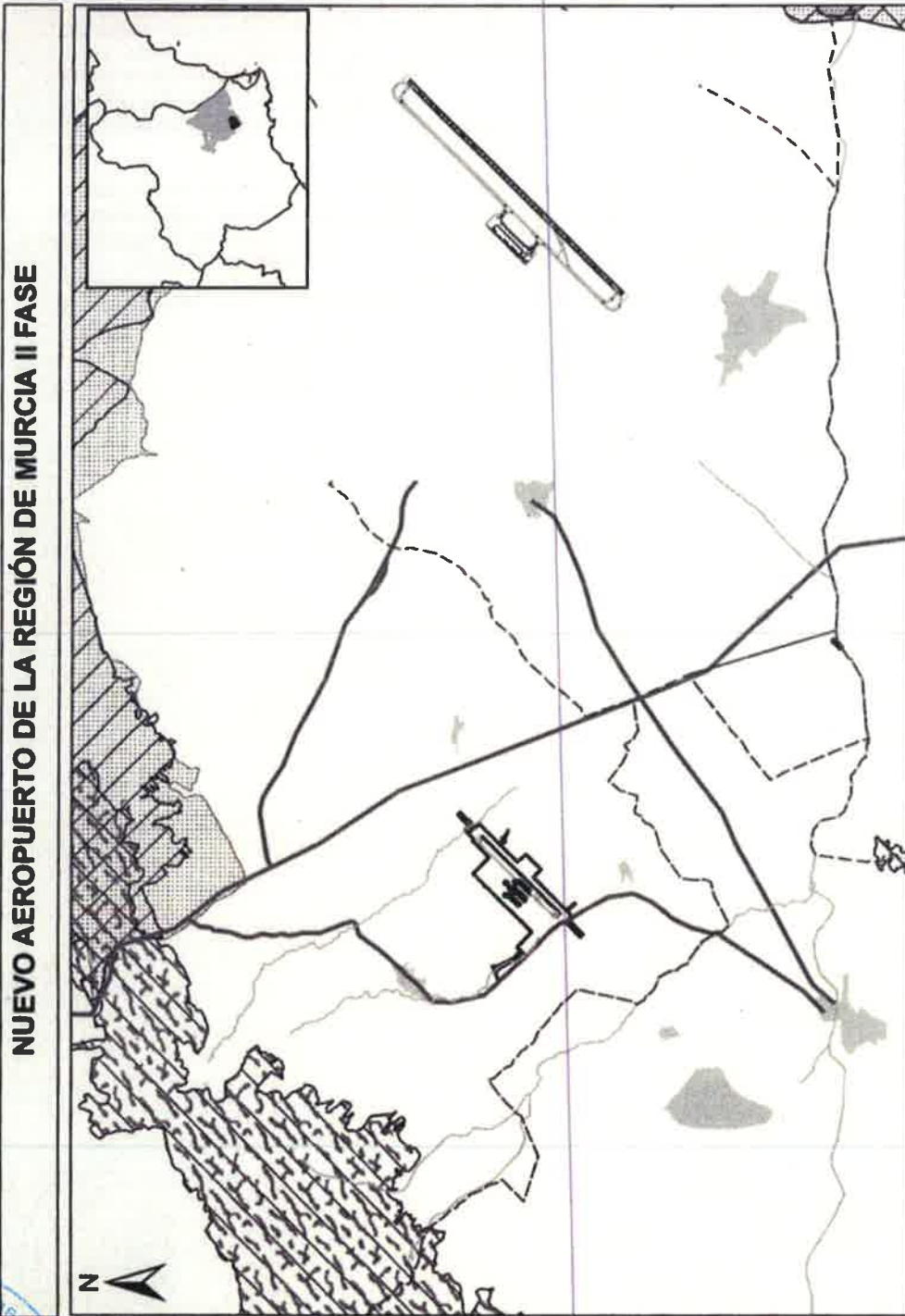
Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para su incorporación al procedimiento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

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



cve: BOE-A-2010-6089





cvr: BOE-A-2010-6089



NÚM.	DENOMINACIÓN
	<b>PLANOS DE INFORMACIÓN</b>
I-01	SITUACION
I-02	MEDIO FISICO, GEOLÓGICO Y LITOLÓGICO
I-03	CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN SEGÚN PLANEAMIENTOS MUNICIPALES
I-04	ORDENACIÓN SEGÚN PLAN DIRECTOR
I-05	ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DEL SUELO
I-06	ESTADO ACTUAL
	<b>PLANOS DE ORDENACIÓN</b>
O-01	SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO PREVISTO Y DIFERIDO
O-02	DIVISIÓN EN SUBSISTEMAS
O-03	RED VIARIA
O-04	RED DE ABASTECIMIENTO, RIEGO Y PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS
O-05	RED DE SANEAMIENTO, DRENAJE Y TRATAMIENTO DE AGUAS
O-06	RED ELECTRICA
O-07	RED DE TELEFONÍA Y COMUNICACIONES
O-08	ORDENACIÓN DEL SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
O-09	SECCIONES DE VIARIO
O-10	ACTUACIONES A DESARROLLAR
O-11	AFECCIÓN OPERATIVA. MUNICIPIOS AFECTADOS
O-12	AFECCIÓN ACÚSTICA. HUELLAS DE RUIDO
O-13	ZONA CAUTELAR DE AFECCIÓN POR HUELLA DE RUIDO

 <b>Región de Murcia</b>	<b>PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO</b> <b>AEROPUERTO INTERNACIONAL REGIÓN DE MURCIA</b>			
	DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL			
	PUBLICACIONES REALIZADAS EN BOLETÍN OFICIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA			
	A. AVANCE	A. INICIAL	A. PROVISIONAL	A. DEFINITIVA
EQUIPO REDACTOR Consejería de Fomento e Infraestructuras	<b>LISTA DE PLANOS</b> 			
CODIFICACIÓN DEL INSTRUMENTO MU11-159PE				
FECHA: Mayo 2018	VERSIÓN:	ESCALA	NÚMERO SERIE	HOJA Nº