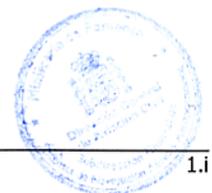


1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN



1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

1.1. EL PLAN DIRECTOR	1.2
1.2. ANTECEDENTES	1.2
1.3. MARCO LEGAL EXISTENTE	1.4
1.3.1. Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre.....	1.4
1.3.2. Declaración de Aeropuerto de Interés General del Estado.....	1.10
1.3.3. Declaración de Impacto Ambiental de 13 de mayo de 2003.....	1.11
1.4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO	1.32
1.4.1. Utilidad pública e interés social.....	1.34
1.4.2. Estimación de la inversión.....	1.38
1.5. EL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.	1.38
1.6. EL TRÁFICO ESPERADO.....	1.39



1.1. EL PLAN DIRECTOR

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

La reciente actualización realizada sobre el marco normativo del Sistema General Aeroportuario reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres.

Se establece en la citada Normativa la necesidad de redactar el Plan Director adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

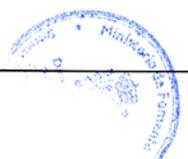
1.2. ANTECEDENTES

La Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, consciente de la importancia del sector turístico en su dinámica económico-social, ha llevado a cabo un ambicioso Plan de Desarrollo Turístico integral de la Región, tanto de la zona del interior como de la Costa Cálida, en base al cual en los próximos años se prevé un importante incremento de la oferta y demanda turística.

Sin perjuicio de la existencia y dinamismo de otros polos de atracción de la demanda turística, el potencial turístico de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se centra, fundamentalmente, en la zona sur de la Costa Calida, último enclave del mediterráneo que permite su desarrollo desde criterios de sostenibilidad y orientado hacia el turismo de calidad.

Partiendo de estas bases el Plan de Desarrollo Turístico elaborado por la Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio, prevé para un horizonte 2.010-2.015, una oferta en la Región de Murcia que asciende a 135.000 alojamientos turísticos aproximadamente, lo cual supone triplicar las 40.600 plazas actuales en menos de 13 años. Además, el total de turistas de la Región de Murcia prácticamente se triplicaría, pasando de los 3,5M. (Año 2.001) a los 10M. de turistas previstos para el 2.015, lo cual implicará para la Región 23.000 nuevos puestos de trabajo y 7.200M € de ingresos directos.

La Dirección General de Economía y Planificación y Estadística y la Dirección de Estudios, Planificación y Coordinación de Proyectos, en fecha 8 de julio de 2002, elaboraron un estudio denominado "Beneficios del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia", en el que se concluye que el Aeropuerto de la Región de Murcia contribuye de forma directa, indirecta o inducida en 733,54 millones de euros a la producción de la economía murciana, suponiendo el 4,8% del PIB pm total actual (precios corrientes).



Respecto al empleo podría generar un total de 20.000 puestos de trabajo (calculados atendiendo a la productividad media del factor trabajo estimada), lo que representa el 5,1% del empleo total actual de la Región.

El desarrollo turístico planteado para la costa y su área de influencia se fija en modelos de desarrollo de tipo horizontal -turismo de resorts deportivos y de ocio-, poco implantado en nuestra geografía y muy atractivo para la industria del sector por sus características: turismo no estacional, de elevado poder adquisitivo y con alta rotación.

Para la promoción y el desarrollo turístico de la Región de Murcia es necesario una mejora sustancial de la accesibilidad a las zonas de mayor potencialidad. En este sentido, El Plan Estratégico de la Región de Murcia contempla fuertes inversiones en infraestructuras. Actualmente ya son una realidad la próxima ejecución de varios proyectos infraestructurales tales como la autopista Cartagena-Vera y el tren de Alta Velocidad.

Sin embargo, la Región de Murcia para posicionarse en los mercados turísticos internacionales requiere de una total accesibilidad aérea. La ubicación y las limitaciones operativas y comerciales del Aeropuerto de San Javier, por su coexistencia con la Base militar, impiden satisfacer el desarrollo de las expectativas turísticas. Por estas limitaciones del Aeropuerto de San Javier, muchos de los turistas que acceden a la zona por avión, se están desplazando vía Alicante.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia es consciente de la importancia de garantizar una accesibilidad aérea de calidad, tanto en servicio como en proximidad a los destinos, para que inversores del sector turístico consoliden la iniciativa de desarrollo prevista. Hay que tener en cuenta que el turismo objetivo de este modelo de desarrollo es cautivo del avión.

Es por ello que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha apostado decididamente por la construcción de un Aeropuerto Internacional en la Región, de interés general y titularidad pública, realizando en consecuencia todos los pasos requeridos para lograr dicho fin. Fruto del estudio y análisis de las posibles ubicaciones de esta infraestructura, se ha concluido que el emplazamiento más idóneo se encuentra en el municipio de Murcia, entre los núcleos de población de Corvera, Valladolises y los Martínez del Puerto, por su posición estratégica y proximidad, tanto a las ciudades de Cartagena y Murcia como al litoral, y por su menor impacto territorial y medioambiental.

En una primera fase, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia elaboró los estudios necesarios para conseguir las autorizaciones de los organismos reguladores (Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente): propuesta del Plan Director, estudio de compatibilidad del espacio aéreo, estudio para la Declaración de Impacto Ambiental, el estudio de Impacto Territorial, y el estudio de ruidos.

Igualmente, se han realizado los estudios de demanda potencial de viajeros y de carga, que permitirán definir su mercado potencial y el modelo económico del proyecto.

En una segunda fase, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia realizó la Definición Funcional del Aeropuerto y el Plan Director del Entorno Aeroportuario, como fase intermedia entre los estudios iniciales de viabilidad del Aeropuerto (refinamiento de la propuesta del Plan Director, con criterios de optimización de la inversión, impacto en el territorio y usos del suelo, incluyendo en la misma las mejoras inducidas a partir de las diferentes alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental presentadas a la Administración competente) y las fases posteriores de definición constructiva, estableciendo las herramientas necesarias para un desencadenamiento rápido de los posteriores proyectos básicos y ejecutivos y planes especiales.

Fruto de estas dos primeras fases han sido la obtención de las distintas autorizaciones de los organismos reguladores:

El Plan Director del nuevo aeropuerto de interés general del Estado fue informado favorablemente por la Comisión Interdepartamental Defensa-Transportes (CIDETRA) en su reunión 5/02, de 20 de diciembre de 2.002.

Durante el mes de marzo de 2003 se realizó la visita de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente al área de ubicación del Aeropuerto, con objeto de valorar el territorio y comprobar la bondad del Estudio de Impacto Ambiental realizado.

El 13 de mayo de 2003, el Secretario General de Medio Ambiente emitió la resolución formulando la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto.

El 21 de mayo de 2003, se publicó la Orden FOM/125212003 y 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 Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha ultimado recientemente el desarrollo del modelo de concesión del Aeropuerto, desde un punto de vista de factibilidad técnica, económica y financiera. Se han analizado diferentes opciones de configuración y financiación de la promoción, identificando y desarrollando las variables críticas y los requerimientos de los diferentes participantes del proyecto, estudiando los riesgos de la concesión y mitigantes posibles, valorando detalladamente las posibilidades económico-financieras del proyecto y las fórmulas de financiación del mismo, habiéndose emitido informe favorable la Comisión Delegada de Gobierno para Asuntos Económicos y Políticas Productivas, el 22 de octubre de 2003.

1.3. MARCO LEGAL EXISTENTE

En este apartado se incluye copia de los siguientes documentos: el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio; la Orden Ministerial de 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 y la 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.

1.3.1. Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán *las zonas de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.*

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de Sistema General Aeroportuario para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán *incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos clasificados de interés general.*

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a

efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

DISPOSICIONES GENERALES

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el artículo 149.1.20 de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreo, y al que se asigna la función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1998.

DISPONGO:

Artículo 1. Zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

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 los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, 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 aeropuerto.

Artículo 2. Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión 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 de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

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.

2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente 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 tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

La realización de las actividades referidas en este apartado se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director del aeropuerto y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable, siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto.

Artículo 3. Contenido del Plan Director.

1. A los efectos previstos en el artículo anterior, el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:

Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.

Los servicios de control del tránsito aéreo.

Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.

Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.

Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.

Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.

Los espacios para las actividades complementarias.

Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

Las vías de servicio del aeropuerto.

Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.

La representación del estado final del sistema general aeroportuario.

2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.

3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

Artículo 4. Documentación del Plan Director.

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

Memoria, que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte

terrestre teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.

Plano general de situación del aeropuerto, de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria, con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.

Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director, en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Artículo 5. Aprobación de los Planes Directores.

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de acuerdo con las directrices establecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

2. La aprobación de los Planes Directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría de Estado.

3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si, transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.

4. Antes de su aprobación, los Planes Directores serán remitidos a los Ministerios de Defensa, del Interior y de Medio Ambiente para que informen sobre las materias que, respectivamente, afecten a sus competencias. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

En el supuesto de que la delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director del aeropuerto incluya bienes patrimoniales o de dominio público de titularidad de la Administración General del Estado afectados a finalidades distintas, se recabará el informe del Ministerio de Economía y Hacienda. A estos efectos, la remisión del Plan Director supondrá la iniciación del expediente de afectación o de mutación demanial, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo establecido por la Ley del Patrimonio del Estado.

5. Las Órdenes ministeriales que aprueben los Planes Directores se publicarán en el *Boletín Oficial del Estado*.

Artículo 6. Declaración de utilidad pública.

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará 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.

Artículo 7. Revisión de los Planes Directores.

1. Los Planes Directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.



2. La revisión y la actualización de los Planes Directores se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en este Real Decreto para su aprobación.

Artículo 8. Sistema general aeroportuario.

A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 9. Tramitación y aprobación del plan especial.

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice, o en el supuesto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre el contenido del plan especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un período de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un período de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

3. La aprobación definitiva de los planes especiales o instrumentos equivalentes deberá ser notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en la forma y plazos establecidos por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El citado organismo dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del plan especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

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.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Plazo para la aprobación de los Planes Directores.

En el plazo de dos años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.

Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio.

Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido en el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptará las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 de este Real Decreto y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a dichos aeródromos.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA. Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

En tanto se proceda a la aprobación de los Planes Directores regulados por este Real Decreto, el ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general será el delimitado con anterioridad a su entrada en vigor o, en su defecto, el comprendido por el dominio público aeroportuario y el que resulte de la ejecución de proyectos de obras de construcción o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de las comprendidas en el apartado 1 del artículo 3.

El Ministro de Fomento hará públicas las delimitaciones de las actuales zonas de servicio de los aeropuertos de interés general.

Las correspondientes Órdenes se publicarán en el *Boletín Oficial del Estado*.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1998.

Juan Carlos R.

El Ministro de Fomento,

Rafael Arias-Salgado Montalvo.

1.3.2. Declaración de Aeropuerto 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.

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.

Madrid, 21 de mayo de 2003.

ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

1.3.3. Declaración de Impacto Ambiental de 13 de mayo de 2003

A continuación se incluye la Declaración de Impacto Ambiental, la cual fue realizada por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente con fecha 13 de mayo de 2003.

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 aeropuerto, 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 dio traslado 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 15 de octubre de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

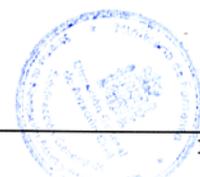
En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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 Valladolises 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 la 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-Valladolises.

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-Valladolises

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-Valladolises.

Sin embargo, el segundo de estos emplazamientos (Corvera-Valladolises) ofrecía 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 Valladolises 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 Valladolises 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-Valladolises», siempre que, tanto en el proyecto de construcción que la 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, propiciará 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, cabría 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.

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.

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 sugerencias 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.

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 sobrevuelan 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.

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.

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_{día} 65 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 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.

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.

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.

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.

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.

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.

Umbrales críticos 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:
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.

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.

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

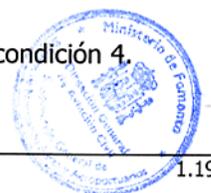
Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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.

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 incorporación 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 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 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.

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



INSTITUCIÓN	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	-
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
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 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 Beniajam (Murcia)	-
Grupo Ecologista Acción Verde (Murcia)	-
Grupo Naturalista Cigarralejos Mula (Murcia)	-
Grupo Naturalista del Mar Menor Santiago de la Rivera (Murcia)	--
Hábitat Beniajan (Murcia)	-
Ayuntamiento de Mazarrón	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
Ayuntamiento de Murcia	X
Ayuntamiento de Alhama de Murcia	-
Ayuntamiento de Alcantarilla	-
Ayuntamiento de Fuente Álamo	X
Ayuntamiento de Puerto de Mazarrón	-
Ayuntamiento de Corvera	-
Ayuntamiento de Valladolides	-
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 les 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, agrios, 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:

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 cítricos), 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).

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 m³ de terraplén y unos 10.000 m³ de desmonte. Esta pista estará dotada en sus extremos de sendos sobrecanchos 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 m² 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 m².

Edificio Terminal de Mercancías con una superficie de unos 1.000 m².

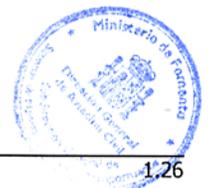
Torre de Control de 25 m. de altura y aproximadamente 300 m² de superficie total.

Central Eléctrica de unos 600 m².

Edificio Contraincendios (S.E.I.) de unos 1.100 m², categoría 7.

Centro de Emisores de una superficie aproximada de 100 m².

Construcción de un aparcamiento de vehículos de una superficie de unos 31.000 m².



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 m², 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 m³/año, acometidas telefónicas y acometida a red eléctrica.

Dotación de parcela de combustibles con una superficie de unos 10.000 m², 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 m².

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 Contraincendios para Categoría SEI 8, 2 vehículos pesados y 1 ligero.

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 T 800 m). El tamaño e la aeronave estaría limitado exclusivamente por la capacidad operativa el Servicio de Extinción de Incendios.

En la zona de Pasajeros, la totalidad de la demanda hasta un nivel e 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, Contraincendios, emisores, etc.), dar servicio suficiente al Aeropuerto hasta ás 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:

Adquisición de terrenos:

No será precisa la adquisición de terrenos.

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 m² para admitir tres puentes adicionales para aeronaves tipo C (MD-80), permitiendo además la transformación 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 m².

Ampliación del Terminal de Mercancías hasta una superficie total de unos 1.500 m².

Ampliación de los depósitos de combustible JET A1 y el AVGAS.

Ampliación del aparcamiento de vehículos para la zona de pasajeros en 21.000 m² aproximadamente.

Urbanización general de nuevas áreas 178.000 m² adicionales.

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 R 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

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 EE.UU.

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 m³ 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.

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La construcción de un nuevo Aeropuerto en la Región de Murcia responde a unas necesidades manifiestas de varios órdenes y que han sido contrastadas mediante estudios previos de viabilidad y de mercado.

Las deficiencias detectadas en la satisfacción de la demanda existente en materia de transporte aéreo en la Región de Murcia, especialmente el requerido para alcanzar las principales zonas turísticas de la zona, es un problema que se agravará con el transcurso del tiempo al irse incrementando la oferta turística, e incluso provocando restricciones al crecimiento de la misma, de no poner remedio a esta situación.

La problemática existente y por la que no puede satisfacerse la demanda de transporte aéreo de la Región se resume en los siguientes motivos:

- a) Aunque en la Región de Murcia cuentan con una excelente infraestructura aeronáutica, la Base Aérea de San Javier, abierta al tráfico civil, existen fuertes restricciones a esta utilización civil del Aeropuerto, por estar supeditada a tiempos que no coincidan con los horarios de enseñanza de la Academia General del Aire.
- b) Estas restricciones constituyen la principal causa del escaso volumen de tráfico que trata este aeropuerto. Aunque tradicionalmente se ha intentado atajar este problema, hasta el momento no se ha encontrado una respuesta adecuada por parte de los Organismos implicados. Esta inercia histórica hace prever que en el futuro se encuentren los mismos obstáculos y, por ello, la solución al problema debe buscarse mediante nuevos planteamientos.
- c) Existe una oferta de vuelos inadecuada, tanto en horarios como en tipo de aeronaves, lo que redundaría en una acusada falta de servicios que permitan integrar el aeropuerto en la red de transportes aéreos nacional e internacional.
- d) La oferta del Aeropuerto de San Javier es escasa y completamente inadecuada a las necesidades de la Región, incrementadas en gran medida por el fenómeno turístico, como pone de manifiesto la demanda creciente de los últimos años, lo que constituye un indicador del potencial de tráfico de la Región y confirma que, si la oferta de servicios fuera atrayente, el mercado del transporte aéreo sería muy superior al existente.

Además, aunque dicho aeropuerto es excelente desde el punto de vista aeronáutico, su emplazamiento solo podría resultar idóneo para el tráfico turístico de la zona de La Manga - Mar Menor, y ello si no tuviera restricciones horarias, pero aun así, no resultaría eficaz para el tráfico que demandan las demás zonas turísticas regionales y los principales núcleos de población, salvo la ciudad de Cartagena, y ello por los siguientes motivos:

- porque su distancia a Águilas y Mazarrón no lo hace idóneo para que sea utilizado por el turista que se dirige a estas zonas, lo que además dificulta la promoción turística de las mismas.
- porque su distancia a los restantes principales núcleos de población de la región murciana, en especial a la ciudad de Murcia y su área de influencia, no lo hace adecuado para desarrollar su potencial de tráfico doméstico.
- porque la longitud de su pista no es suficiente para el desarrollo del tráfico de mercancías y su ampliación cuenta con importantes obstáculos ecológicos y urbanísticos.
- porque, como la actividad de formación de pilotos militares será siempre prioritaria para el Estado Español, y el emplazamiento de la Academia y de su campo de vuelos han consolidado unas instalaciones espléndidas para estos fines, no es de esperar, por lo menos a corto plazo, que cambien

las actividades militares. Éstas seguirán siendo prioritarias en San Javier y el tráfico civil será un subproducto del aeropuerto.

- porque la no publicación de alguna de sus cartas de maniobra y ayudas, al tener carácter restringido por su condición de Base Militar, desvía parte del tráfico turístico a los aeropuertos civiles más cercanos que, en principio, parecen ofrecer más garantías aparentes al piloto extranjero.

e) Existe un aeropuerto próximo, el aeropuerto internacional de Alicante, El Altet, que ofrece, al contrario que San Javier, una gran frecuencia de vuelos tanto nacionales como internacionales y que es utilizado muy frecuentemente por usuarios que residen en Murcia.

Se puede estimar que aproximadamente el 90% del tráfico potencial que puede generar el área de influencia del aeropuerto, definida más adelante en el capítulo correspondiente, se canaliza actualmente por El Altet.

A pesar de que este alto índice de utilización podría indicar que la demanda de transporte aéreo de la Región de Murcia estaría satisfecha con el Aeropuerto de Alicante, ello no es cierto pues existen muchos núcleos de población en la Región que se encuentran a distancias que por su magnitud no pueden considerarse dentro del área de influencia del Aeropuerto de Alicante.

La previsión de crecimiento del sector aeronáutico en España se sitúa por encima de la capacidad actual de muchos de sus aeropuertos y ello es especialmente patente en el sector de carga aérea y mantenimiento de aeronaves. España actualmente tiene unas cifras de carga aérea muy inferiores a las de los países del entorno con un ratio kilo/pasajero más bajo en un sector de fuerte crecimiento. El nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia se configura como una opción muy interesante para el movimiento de mercancías por su situación cerca de los centros productores en el este y sur de la península.

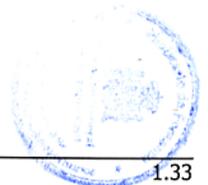
La libre disposición de slots permitirá generar tráfico sin restar capacidad a los aeropuertos existentes que en algún caso están al límite de sus posibilidades pese a las ampliaciones en curso.

La situación escogida para el nuevo Aeropuerto Región de Murcia es privilegiada, con un clima extraordinario para la ubicación de infraestructuras aeroportuarias, no registra hielo, no tiene casi nieblas, disfruta de una baja pluviosidad, de unas temperaturas medias altas y de un altísimo porcentaje de sol al año. La localización aporta además una ausencia casi total de impacto medio ambiental.

La localización centrada del proyecto dentro de la Región contempla la posible salida de la producción hortofrutícola y pesquera por vía aérea, en una zona de influencia de casi 15.000 km² de acceso directo.

La infraestructura se contempla como privada de uso público y por tanto no supone un gravamen para los presupuestos de la administración ya que su financiación va a realizarse por cauces privados. Este sistema ya se emplea en casi todo el mundo y es desde luego el que propugna la Unión Europea además de ser parte de los puntos programáticos de los partidos mayoritarios del Estado y por lo tanto de las administraciones centrales y regionales.

El nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia va a mejorar la red nacional de aeropuertos al sumar una moderna instalación que complementará las actualmente existentes generando unas importantes sinergias y facilitando a las instalaciones existentes todo tipo de ventajas como vuelos de desvío, solución de congestiones puntuales, trasvase de tráfico, etc.



1.4.1. Utilidad pública e interés social

La construcción de un nuevo aeropuerto conlleva la iniciación de un sinnúmero de actividades industriales, comerciales y de servicios que se traducen en una oferta de empleo y una disminución de las cifras de paro.

El proyecto de la construcción de un nuevo aeropuerto en la Región de Murcia no sólo nace para dotar a la misma de un aeropuerto que supere los déficits de servicio de San Javier y Alicante, sino que nace con el objetivo de asegurar el posicionamiento competitivo de la Región a medio-largo plazo. Hay que tener en cuenta los beneficios que puede aportar la creación de un nuevo aeropuerto en la Región, que pueden ser tanto de tipo directo como indirecto.

Podríamos considerar como **impactos directos** de un aeropuerto el valor de aquellas actividades económicas que se producen por la provisión de servicios de transporte de pasajeros y mercancías a través del nuevo aeropuerto. Entre éstos se incluyen la creación de empleo y los ingresos por las líneas aéreas, el handling, el catering, el alquiler de coches, los servicios de seguridad del aeropuerto, etc. En esencia, los beneficios directos de un aeropuerto son consecuencia de actividades que no habrían ocurrido de no haber existido el aeropuerto.

Los **impactos indirectos** de un aeropuerto comprenden el efecto económico de todas aquellas actividades que se producen fuera de la localización del aeropuerto pero son atribuibles, al menos parcialmente, a la existencia del mismo y su utilización por parte de personas y empresas. Tales actividades incluyen las realizadas por agencias de viajes, hoteles, restaurantes, tiendas, negocios dependientes o relacionados con el aeropuerto, etc.

En concreto, los beneficios indirectos más evidentes en el caso del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia, los podemos clasificar en tres tipos distintos:

- para el *sector turístico*, el nuevo aeropuerto, por su situación en Corvera, podrá atender tanto la costa Norte (La Manga, Mar Menor, Zona Sur de Alicante) como la costa Sur (Águilas, Mazarrón y Zona Norte de Almería) por la ubicación equidistante a las distintas zonas. La construcción de este nuevo aeropuerto, potenciará, no sólo el desarrollo planteado para algunas de estas zonas, sino que posibilitará la apertura a nuevos mercados europeos que actualmente no están llegando a la zona. Cabe destacar la importancia de este aeropuerto para el desarrollo turístico de la Región de Murcia, puesto que las directrices turísticas para los próximos años prevén unos ambiciosos proyectos de desarrollo que no podrán ser llevados a cabo sin un soporte infraestructural como el que se plantea con el aeropuerto de Corvera.
- para el sector industrial y de negocios, el nuevo aeropuerto garantizará, a través de los servicios aéreos, que la Región de Murcia tenga una auténtica red intermodal del transporte. La ubicación propuesta para el aeropuerto asegura la conexión viaria y ferroviaria con los principales polos socio-económicos (Madrid, Alicante, Almería), la conexión ferroviaria con el Puerto de Cartagena y la conexión viaria con el nuevo centro integrado de mercancías. Además, potenciará el desarrollo actualmente incipiente del polígono tecnológico de Fuente Álamo.
- para el *sector agrícola y pesquero*, el nuevo aeropuerto puede ser la oportunidad para buscar nuevos horizontes a la producción de la región. Hoy ya es una realidad, que parte de la producción hortofrutícola de la zona se está exportando a Estados Unidos y a Canadá en avión. También es una realidad que gran parte de la producción de atún también se está exportando por vía aérea a Japón. En ambos casos la cadena de transporte aéreo se está canalizando actualmente, por otros aeropuertos.

Podemos hablar además, de los **beneficios inducidos** del nuevo aeropuerto que son aquellos que se generan en la región como consecuencia del efecto multiplicador sobre la economía regional de los impactos directos e indirectos. Cada componente de los impactos directos e indirectos crea efectos multiplicadores beneficiosos sobre la producción, la renta y el empleo regionales, que hay que computar por separado como efectos inducidos. Debemos añadir, que un aeropuerto suele actuar siempre como

catalizador de la economía regional. La existencia del aeropuerto en la región posibilita la realización de actividades no relacionadas directamente con el mismo.

En concreto, debemos destacar los principales impactos que tendrá la creación de un aeropuerto de las magnitudes que se están planteando en la Región, en dos direcciones distintas:

1. Desarrollo urbanístico y turístico

Las previsiones de desarrollo de la Región de Murcia están compuestas de unas directrices muy ambiciosas que contemplan numerosos proyectos por los que la oferta de alojamientos turísticos de la Región pasaría de las actuales 40.000 plazas (2001) a una oferta de 135.000 plazas en el año 2015. Uno de los principales requisitos para poder llevar a cabo estos proyectos, es la posibilidad de acceder a nuevos mercados europeos y americanos, mediante un aeropuerto que esté a una distancia de la zona turística de menos de una hora.

2. Desarrollo económico del eje Murcia- Cartagena

Las dos principales ciudades de la Región de Murcia se encuentran unidas por una autovía de 60 km aproximadamente. La zona comprendida entre ambas es una zona de alto potencial urbanístico y de ubicación estratégica para polígonos industriales y centros logísticos. El aeropuerto de Corvera, situado en este eje, podrá aportar más beneficios indirectos a este desarrollo y si cabe a potenciar la aceleración de futuros desarrollos.

El empleo directo e indirecto creado por este proyecto puede suponer la creación de más de 1.600 puestos de trabajo, mientras que el empleo inducido puede llegar a superar la cifra de 8.000, todo ello cuando la explotación se encuentre consolidada y a pleno rendimiento la infraestructura prevista.

La construcción de la infraestructura supone además un valor social añadido al implicar a más de 600 personas de forma directa en sus obras durante un periodo de 18 a 24 meses. Posteriormente a este período se prevén ampliaciones por fases, sin descartar asimismo el crecimiento de la zona industrial aneja.

A todo ello ha de añadirse el desarrollo de infraestructuras viarias, administrativas y de otro tipo que generarán asimismo nuevos puestos de trabajo y actividad del sector público (policía, servicios sanitarios, aduanas, etc.).

El impacto medio ambiental del aeropuerto será mínimo en el área de ubicación ya que la poblaciones más inmediatamente afectadas, municipios de Corvera, Valladolises y de los Martínez del Puerto , tendrán una mínima incidencia de ruidos.

La utilidad pública del aeropuerto viene apoyada en varios factores. En primer lugar la dotación de una infraestructura como la descrita permitirá poder enviar y recibir mercancías con un coste inferior al actual lo cual redundará en beneficio de todo el mundo empresarial y especialmente agrícola ya que la mayor parte de esos productos serán frescos o perecederos.

La disponibilidad de un aeropuerto eficaz en la Región de Murcia permitirá ampliar la oferta turística de la provincia captando visitantes de otras zonas geográficas alejadas lo que permitirá disponer durante todo el año de la actividad turística que actualmente corresponden mayoritariamente a viajeros por carretera. Este desarrollo turístico potenciará el comercio y la industria de la zona especialmente la de hostelería con la ventaja de ofrecer un destino turístico en alza.

La promoción de un proyecto turístico de gran importancia en la Región de Murcia precisa de la necesaria infraestructura aeroportuaria para poder desarrollarse, siendo este un proyecto clave para el desarrollo de la provincia por la enorme generación de puestos de trabajo que conlleva. Dicho proyecto junto con otros conexos modificarán notablemente la base económica de la provincia.

Según la "Base para las Directrices de Desarrollo Turístico Sostenible de la Región de Murcia" elaborado por Consultur, el modelo de crecimiento turístico futuro de la Región de Murcia se plantea en el largo plazo, por este motivo se fija un período meramente orientativo entre el año 2001 y 2015 para generar

los cambios necesarios en lo que respecta a la creación de nueva oferta, captación de nuevos mercados y desarrollo de las infraestructuras y equipamientos necesarios.

En función de lo anterior y teniendo en cuenta los proyectos contemplados en las áreas estratégicas de desarrollo, se presentarán a continuación las previsiones correspondientes a la **oferta futura de alojamiento turístico** en la Región de Murcia:

Previsiones de la oferta de alojamientos turísticos por tipología								
	Oferta actual 2001		Ind. Inc	Nueva oferta 2001-2015		plazas	%	Ind. Inc
	plazas	%		plazas	%			
Hoteles	15.458	38	3,11	47.900	50	63.358	47	4,10
Aptos.Turísticos	8.186	20	2,13	17.980	19	26.166	19	3,20
Camping	15.122	37	1,54	22.600	24	37.722	28	2,50
Alojam. Rurales	1.846	5	4,38	6.520	7	8.366	6	4,53
Total	40.612	100		95.000	100	135.612	100	3,34

En el periodo 2001-2015 se espera que le oferta de alojamiento para el conjunto de la Región se triplique.

Al igual que en el caso de la oferta turística, a continuación se presentarán las correspondientes estimaciones relativas a la **demanda de turistas** en la Región de Murcia para los próximos años, relacionando esta demanda con el gasto medio directo generado anualmente, tal y como se muestra a continuación:

	TOTAL TURISTAS/AÑO		POTENCIALES USUARIOS AVION/AÑO			GASTO MEDIO DIRECTO POR POTENCIALES USUARIOS DE AVIÓN/AÑO		
	%	Total	Extranjeros	Nacional	Total	Estancia media	€ / día/ turista	Total (Millones de Euros)
Turismo vacacional residencial	20	2.000.000	240.000	80.000	320.000	40 días	24€	307
Turismo vacacional de sol y playa	25	2.500.000	600.000	175.000	775.000	10 días	75€	581
Estancias deportivas/golf/náuticas	15	1.500.000	675.000	75.000	750.000	6 días	180€	810
Turismo cultural	12,5	1.250.000	187.500	87.500	275.000	5 días	90€	124
Turismo de salud	5	500.000	120.000	70.000	190.000	7 días	150€	199,5
Turismo de tercera edad / residencial. Turismo escolar	7,5	750.000	67.500	33.750	101.250	7 días	48€	34
Turismo de congresos/ eventos especiales/ negocios	7,5	750.000	33.750	249.375	283.125	3 días	138€	117
Touring / turismo de paso.	2,5	250.000	8.750	8.125	16.875	1 día	90€	1,5
TOTAL	100	10.000.000	1.945.000	801.250	2.746.250			2.182
			71%	29%	100%			

Se espera que la demanda turística total se incremente en función de la mejora de la oferta turística, a más y mejor oferta de alojamiento, más y mejor demanda.

La creación del nuevo aeropuerto regional, es la clave para acceder a mercados turísticos de primer orden y de carácter estratégico para la Región de Murcia, como es el turismo extranjero en general, y segmentos específicos de la demanda, como el turismo de golf, el de estancias deportivas, el de negocios o de congresos, que mayoritariamente se desplazan en avión.

Una vez definido el escenario futuro (2001-2015) de creación de la oferta turística en la Región de Murcia y realizadas las correspondientes previsiones de la demanda, es importante llevar a cabo una estimación del posible impacto en términos de creación de **empleos e inversión**. A continuación se pueden apreciar claramente ambos conceptos:

	Plazas de alojamiento	Empleo Directo		Empleo Indirecto	
		Emp/plazas	Total empleos	Empleos dir./ind	Total empleos
Nueva oferta turística	135.600	0,17 ¹	23.000	1,7 ²	40.000

(1) Fuente: Estimaciones basadas en datos actuales de la Región de Murcia, que para el sector turístico se estiman en 0,14 empleos directos/plaza, ratio que cotejado respecto a otras zonas turísticas como la Provincia de Málaga (que dispone de una amplia oferta de golf, de sol y playa y también de interior) se podría situar en el largo plazo (2015) en un 0,17 empleos directos/plaza.

(2) Estudios Turísticos. Nº 141. Primeras conclusiones sobre el empleo en el sector turístico.

Previsión del impacto de la nueva oferta turística en la generación de empleos. Año 2015.

Empleo	Total Región de Murcia	Empleo generado por potenciales usuarios de avión
Directo	23.000	6.340
Indirecto	40.000	11.000
Total	63.000	17.340

Estimación de la inversión necesaria para la creación de oferta de alojamiento (2001-2015)

TIPO DE ALOJAMIENTO	Inversión media (euros/plaza)	Estimación +/- plazas 2001 - 2015	TOTAL (Millones de euros)
Hoteles	60.000	47.900	2.874
Apartamentos turísticos	15.000	17.980	270
Alojamiento Rural	12.000	22.600	271
Camping	4.500	6.520	28
TOTAL		95.000	3.443



**Estimación de la inversión necesaria para la creación de plazas
utilizadas por potenciales usuarios de avión**

Inversión total	947 millones de euros
-----------------	-----------------------

1.4.2. Estimación de la inversión

El proyecto tiene una estimación de costes para la fase de desarrollo previsible del aeropuerto (Fase II hasta 3 millones de pasajeros) de unos 143.895.415€ desglosado según el siguiente cuadro:

Inversiones Proyecto Aeropuerto:	96.590.049,22
Inversiones Infraestructuras NO Aeroportuarias:	46.969.088,63
Material Auxiliar y Móvil:	1.685.736,73

1.5. EL AEROPUERTO DE LA REGIÓN DE MURCIA.

El aeropuerto que promueve la Comunidad de la Región de Murcia, se corresponde con el denominado como 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 H24 de categoría 4E, según la clasificación de OACI, y el volumen de inversión, para su primera fase, presupuestado sobre los 111.000.000 €.

Las características más importantes del **Máximo Desarrollo Posible** del aeropuerto son las siguientes:

El Campo de Vuelos contaría con 2 pistas de 4.000 m, separadas entre ejes 1.700 m, orientadas 44°25'09" norte UTM (47°23'55" magnético), con designación de umbrales 05-23, configuración que ofrecería una capacidad de 72 movimientos a la hora con los procedimientos instrumentales habituales, pudiendo alcanzar potencialmente un máximo de 90 movimientos horarios.

El campo de vuelos se completa con dos sistemas de calles de rodaje, asociados a cada una de las pistas; cada uno de ellos está formado por dos calles de rodaje paralelas a la correspondiente pista, la primera de ellas completa, a 190 y 290 m del eje de la misma, y las oportunas calles de enlace entre las plataformas de estacionamiento y aquella, más las calles de salida de pista.

Se completa el campo de vuelos con diversas plataformas para el estacionamiento de aeronaves, separadas según su dedicación.

Se propone que el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se desarrolle mediante una disposición paralela al campo de vuelos y con posibilidad de generar un desdoblamiento de las instalaciones con marcada simetría con el eje imaginario del sistema, por el cual se situaría el eje de acceso principal al aeropuerto. Dicho desdoblamiento se produciría a medida que la saturación de los distintos subsistemas se fuera produciendo. La interrelación entre ambos lados es fundamental, debiendo existir una permeabilidad clara de aeronaves, vehículos y servicios, de modo que el sistema sea único.

El aeropuerto estaría ubicado en el emplazamiento seleccionado en el documento entregado "*Solicitud de un nuevo aeropuerto en la Región de Murcia*" y vendría definido para su fase de **Desarrollo Previsible** por las coordenadas de su Punto de Referencia:

Punto	Coordenadas UTM		Coordenadas Geográficas		Z (s.n.m)
	X	Y	Latitud	Longitud	
ARP Aeropuerto	665.208	4.185.843	37°48'15,90" N	01°07'24,42"W	193

1.6. EL TRÁFICO ESPERADO

La estructura prevista de la demanda del transporte aéreo, desde y hacia la Región de Murcia, se resume en la atracción de los diferentes tráfico:

- Tráfico de Pasajeros, basado principalmente en el tráfico chárter como destino (costas y playas), así como de un tráfico Regular Regional, basado en segmentos domésticos en los que el tren de alta velocidad no es competitivo, y de un tráfico Regular de más largo alcance, con destino en ciudades de la Unión Europea, que han venido enlazando tradicionalmente con la Región de Murcia.
- Tráfico de Mercancías.

y, en menor importancia:

- Tráfico de aviación general, corporativa y deportiva.

La captación de la mayoría de este tráfico se basa en el desarrollo turístico de la zona de influencia del nuevo aeropuerto. La incertidumbre sobre estos desarrollos, unido a la competencia que suponen la existencia cercana de los aeropuertos de Alicante y Almería aconsejan una inversión inicial cauta, lo que se traduce en minimizar el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto, procurando su modularidad para permitir su crecimiento acompasado al del tráfico.

