

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

9012 *Resolución de 29 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Murcia-San Javier, Murcia.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto de Actuaciones en el aeropuerto de Murcia-San Javier (Murcia) se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el epígrafe 9, k), del referido anexo II. Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es la ejecución de diversas actuaciones en el aeropuerto de Murcia-San Javier para atender la demanda de vuelos estimada con los niveles de seguridad y calidad necesarios.

El aeropuerto de San Javier presenta una restricción horaria en las operaciones civiles debido al uso conjunto militar y civil. Recientemente el aeropuerto ha sido ampliado mediante la construcción de una nueva pista 05L-23R, y una nueva torre de control, ambas de carácter militar. Con motivo del traslado de las operaciones militares a la nueva pista, se han eliminado las restricciones horarias para las operaciones civiles, de modo que se podrán ampliar el número de vuelos operados. Esta ampliación ha sido evaluada en la resolución de 11 de julio de 2007 por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto Ampliación del horario del tráfico civil en el aeropuerto de San Javier (Murcia), de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. El futuro incremento del tráfico aéreo hace necesaria la adecuación de determinadas infraestructuras aeroportuarias cuya modificación constituyen el objeto de este proyecto.

El proyecto tiene como objetivos principales la adecuación de terreno para la senda de planeo por el umbral 23 L, la instalación de un nuevo ILS para facilitar las operaciones de aproximación y despegue, y la señalización vertical del campo de vuelos. A continuación se desglosan las obras a realizar:

1) Adecuación del terreno para instalar una senda de planeo por el umbral 23 L:

Adecuación del área crítica de la futura senda de planeo en las proximidades de la cabecera 23 L.

Adecuación de la zona del localizador en la cabecera 05R.

Demolición y construcción de un nuevo camino de mantenimiento.

Traslado de instalaciones meteorológicas.

Instalación de señalización vertical.

Demolición y construcción de un nuevo edificio de humos.

Continuación del drenaje actual de la pista y recrecido de arquetas.

Debido a la adecuación de los terrenos del área crítica de la senda de planeo, se hace necesaria la demolición y desmontaje de una serie de elementos de diversa índole, que actualmente están situados en la zona objeto de las futuras obras y que se detallan a continuación:

Servicios afectados sin reposición posterior: Garita meteorológica fuera de servicio, tubo de PVC, y cables que cruzan por la desembocadura del canal de drenaje.

Servicios afectados con reposición posterior: Canales de hormigón para drenaje, edificio de humos, manga de viento, estación meteorológica, camino de mantenimiento, arquetas que serán recrecidas, canal de drenaje, PAPI de la cabecera 23L, calles de rodaje, anemocinómetro Munro y transmisor medidor de RVR.

2) Soterramiento de líneas eléctricas:

Eliminación de cuatro apoyos, modificación de uno e instalación de dos nuevos en la línea eléctrica aérea existente.

Instalación de dos nuevos apoyos en la línea eléctrica aérea.

Instalación de un nuevo centro de transformación que proporcione un servicio al camping ubicado en las inmediaciones del aeropuerto.

Construcción de varios tramos de canalizaciones de tubos para soterrar las líneas eléctricas, en terrenos de propiedad pública.

Una vez ejecutadas las obras, las nuevas líneas serán las siguientes:

Una línea aérea de 20 kV y 75 m de longitud desde el apoyo G hasta el H y desde el H hasta el E.

Una línea subterránea de 20 kV y 165 m de longitud desde el apoyo G hasta la arqueta junto al apoyo D, que alimentará al aeropuerto.

Una línea subterránea de 20 kV y 2000 m de longitud desde el apoyo G hasta el nuevo centro de transformación.

Una línea subterránea de 11 kV y 170 m de longitud desde el centro de transformación hasta la línea subterránea existente que alimenta en la actualidad al camping.

3) Conservación y obras varias en el área de maniobras:

Señalización horizontal de la pista 05L-23R y calles de rodaje asociadas.

Siega de las franjas del área de maniobras, motivada por medidas de seguridad.

Adecuación y limpieza de cunetas.

Adecuación de las puertas de cerramiento perimetral.

Construcción de puestos de estacionamiento para camiones de lucha contra incendios.

Adecuación y señalización vertical en el camino 11.

Adecuación de la acometida a la caseta de prueba de motores.

Mejora del drenaje en determinadas zonas.

Montaje del sistema de frenado.

Las dos primeras actuaciones corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves y la última al de actividades aeroportuarias.

El aeropuerto de Murcia-San Javier está situado en el sureste de la Comunidad Autónoma de Murcia, a 45 km de la ciudad de Murcia, en la pedanía de Santiago de la Ribera, perteneciente al término municipal de San Javier. El aeropuerto se emplaza en las orillas del Mar Menor.

El promotor y órgano sustantivo de la actuación es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 7 noviembre de 2007, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 20 de diciembre de 2007, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad, Ministerio de Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Segura.	X
Dirección General del Medio Natural, Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Región de Murcia.	X
Dirección General de Calidad Ambiental, Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Región de Murcia.	X
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, Consejería de Cultura, Juventud y Deporte, Región de Murcia.	X
Dirección General de Energías Limpias, Cambio Climático, Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio, Región de Murcia.	-
Ayuntamiento de los Alcázares.	X
Ayuntamiento de San Javier.	-
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar.	X
WWF/ADENA.	-
S.E.O.	-
Ecologistas en Acción.	-
ANSE-Asociación Naturalista del Sureste.	-
Grupo Naturalista Cigarralejos.	-

Posteriormente con fecha de 23 de febrero de 2009 se consulta a la división para la protección del mar y la prevención de la contaminación marina de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).

La Dirección General de Medio Natural de La Región de Murcia solicitó con fecha de 1 de abril de 2008 que se remitiera la documentación en formato que permitiera el tratamiento de la información en un Sistema de Información Geográfica. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental envió la información solicitada el 24 de abril de 2008, y reiteró la solicitud de informe a esa Dirección General el 1 de julio de 2008.

Los aspectos ambientales más relevantes planteados en las respuestas a las consultas efectuadas son:

La Confederación Hidrográfica del Segura indica que no prevé impactos significativos ocasionados por el proyecto.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Desarrollo Sostenible y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia resume los principales impactos y medidas correctoras indicadas por el promotor en su documentación de inicio. Señala que en relación a la afección sobre la protección la vegetación, hábitats de interés, fauna y espacios protegidos compete a la Dirección General de Medio Natural de la Región de Murcia realizar las observaciones oportunas. Señala que además de la legislación estatal de ruido, deberá contemplarse el Decreto 48/1998, de 30 de julio, de Protección del Medio Ambiente frente al ruido y la ordenanza municipal sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruido y vibraciones. Indica que deberá estarse a lo dispuesto en el Decreto 48/1998, de 30 de julio, de Protección del Medio Ambiente frente al ruido, de obligatorio cumplimiento en la Comunidad Autónoma de Murcia. También se tendrá en cuenta la ordenanza municipal sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruido y vibraciones. También expresa que es conveniente que se tengan en cuenta 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 Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, Consejería de Cultura, Juventud y Deporte, Región de Murcia indica que el área donde se ubica el proyecto no ha sido objeto de una prospección sistemática que permita descartar la presencia de otros bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico. Por tanto se ha de llevar a cabo una prospección arqueológica exhaustiva del área afectada por el proyecto de referencia, previa a la realización de las obras que permita descartar, en su caso, la presencia de bienes de interés arqueológico, paleontológico, etnográfico o histórico, y se evaluará la compatibilidad de las actividades a desarrollar en la zona con dichos elementos y las vías de corrección y minoración de impactos. La actuación arqueológica citada deberá correr a cargo de técnicos arqueólogos designados por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales a propuesta de los interesados en el proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Natural e Integración Ambiental de la Consejería de Agricultura y Agua de la Región de Murcia señala que la zona de adecuación se encuentra fuera de la Red Natura. Asimismo considera que la eliminación de la vegetación que provocará el proyecto no pondrá en riesgo la distribución de los hábitats afectados, y lo considera compatible con la conservación de los valores ambientales del Mar Menor. No obstante estima necesaria la incorporación al proyecto de las siguientes medidas preventivas y restauradoras: adecuada gestión de escombros, restauración de las zonas afectadas con especies vegetales silvestres propias de los ambientes litorales locales, y que las obras que impliquen eliminación de vegetación entre la pista de aterrizaje y el mar Menor se ejecuten fuera del periodo de nidificación, es decir, fuera del periodo comprendido entre el 1 de abril y el 31 de julio.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino señala los principales impactos del proyecto, subrayando el desbroce ocasionado en la zona del área crítica de la senda de planeo, que afectará a la vegetación halófila y de cañaveral, la posible afección a especies de flora y fauna, así como al acuífero del ámbito de aplicación, (que se encuentra localizado muy superficialmente), y el riesgo de contaminación de las aguas del mar Menor por la escorrentía de pistas y drenajes. No obstante considera que el proyecto no requiere someterse a evaluación de impacto ambiental dado que no causará mayores repercusiones sobre el medio a las ya existentes actualmente debidas al funcionamiento del aeropuerto. No obstante recomienda el establecimiento de las siguientes medidas preventivas y correctoras:

En relación al medio hídrico se estudiará la calidad de las aguas drenadas y vertidas al mar Menor proponiendo el tratamiento que sea conveniente; se evaluará la posible afección al acuífero superficial

Respecto a la fauna, previamente al inicio de las obras se realizará un detallado estudio de campo que determine la posible presencia del Fartet («*Aphanius iberus*»). En caso de detectar una posible afección se recurrirá a técnicas de rescate o recuperación de los ejemplares amenazados; se planificarán las obras para evitar interferir con los periodos de nidificación.

En relación a la vegetación se planificarán revegetaciones en las zonas degradadas y compensaciones de los hábitats afectados; se realizará una prospección previa de flora para prevenir o corregir las afecciones a especies sensibles.

Las obras se realizarán siguiendo criterios de integración paisajística y eficiencia energética.

El Ayuntamiento de los Alcázares remite un informe cuyo contenido se resume a continuación:

Señala que se incumplirán los límites para el ruido establecidos en la normativa vigente y se aumentará la contaminación acústica que sufren viviendas y residentes, particularmente en la zona de Los Narejos y parte del casco urbano. Se propone la aplicación de medidas correctoras (aislamiento de viviendas, pantallas, etc) que subsanen los problemas de ruido y vibraciones que ocasiona. Opina que AENA debe establecer contraprestaciones a los vecinos por la contaminación acústica.

Subraya los efectos perjudiciales del ruido sobre la salud.

Opina que la contaminación acústica perjudicará la demanda turística y por tanto la economía de la zona.

Señala que la ampliación del aeropuerto tendrá importantes perjuicios sobre el espacio natural protegido Playa de la Hita.

El Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar indica que no se prevén impactos ambientales dentro del término municipal de San Pedro del Pinatar, particularmente en el parque regional Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar.

Con fecha de 17 de noviembre de 2008 AENA remite información adicional en la que se indica la longitud de las líneas eléctricas afectadas, y se señala que previamente a la realización del proyecto se realizará una prospección arqueológica de acuerdo a lo señalado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales (Región de Murcia).

Con fecha de 23 de enero y de 24 de abril de 2009, AENA remite documentos adicionales incorporando las medidas preventivas y correctoras propuestas por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Características del proyecto: El proyecto constructivo de adecuación del terreno para la senda del planeo 23 L contempla la instalación de un nuevo ILS para facilitar las operaciones de aproximación y aterrizaje. Para ello será necesaria la adecuación de los terrenos del área crítica de la senda de planeo correspondiente que afectará a la zona situada en las inmediaciones del umbral 23 L de la pista, así como al área de implantación del localizador en la cabecera opuesta. Será necesario adecuar las pendientes a los nuevos requerimientos de la pista. También es objeto de este proyecto la señalización vertical del campo de vuelos, la demolición, desmontaje, y en su caso reposición de los elementos señalados en el apartado 1, el soterramiento de varias líneas eléctricas, y la adecuación de diversos elementos en el área de maniobras.

La adecuación del terreno a la senda de planeo ocupará un área total de 53.491 m² (señalización, cerramientos, drenaje, etc). El soterramiento de las líneas eléctricas tendrá una longitud aproximada de 2.000 m, la superficie afectada por dicho soterramiento será de aproximadamente 1.008 m², incluyendo el centro de transformación. La conservación en el área de maniobras del aeropuerto de Murcia conlleva la siega de 600.000 m² de superficie que corresponde a las franjas de pista y a las zonas aledañas al área de maniobras. Asimismo, se proyecta la ocupación de 402 m² para los puestos de estacionamiento para camiones de la lucha contra incendios.

Algunos elementos existentes han de ser desmontados o demolidos por encontrarse en la zona de obras. Estos serán reutilizados en la medida de lo posible, en caso contrario serán retirados y trasladados a vertedero autorizado más próximo.

El proyecto incluirá las medidas preventivas y correctoras, así como el plan de vigilancia ambiental incluidos en la documentación ambiental y adicional remitidas.

Ubicación del proyecto: Las actuaciones se desarrollan en el término municipal de San Javier, en la Región de Murcia. Se circunscriben a los terrenos del Sistema General Aeroportuario, a excepción de algunas obras relacionadas con las líneas eléctricas que superan en aproximadamente 200 m los límites del aeropuerto.

La superficie afectada por la senda de planeo esta dominada por una zona de vegetación halófila mediterránea, y en las proximidades de la costa por una banda densa de carrizos y cañas. En cuanto a la fauna, en el ámbito del proyecto conviven numerosos hábitats faunísticos de carácter lagunar, marino y estepario con áreas de densa urbanización. Destaca la fauna cuyo hábitat está asociado a la vegetación halófila, en particular la avifauna, como la cigüeñela común («*Himantopus himantopus*») y el chorlito («*Charadrius alexandrinus*»).

Las actuaciones se desarrollan en las proximidades de los siguientes espacios protegidos:

Lugar de importancia comunitaria (LIC) mar Menor ES6200030.

Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) mar Menor ES0000260.

Humedal RAMSAR mar Menor.

Zona especialmente protegida de importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) mar Menor y zona oriental mediterránea de la costa de la Región de Murcia.

Paisaje protegido espacios abiertos e islas del mar Menor (playa de la Hita).

Dentro de la IBA n.º 169: mar Menor, se desarrollan la mejora de drenajes en dos puntos, adecuación del área crítica de la futura senda de planeo, creación del nuevo camino de mantenimiento y la demolición del edificio de humos. Se afectarán aproximadamente 7,26 ha de la IBA. Estos terrenos se encuentran dentro del sistema general aeroportuario en una zona fuertemente antropizada.

Ninguna de las actuaciones se desarrolla sobre el espacio natural protegido de la playa de la Hita, denominada como paisaje protegido espacios abiertos e islas del mar Menor, ni se prevé que las actuaciones puedan producir impactos sobre la misma.

Parte de las obras de adecuación de los terrenos para la senda de planeo se encuentran tanto en los terrenos pertenecientes al dominio público marino terrestre como en su zona de servidumbre de protección. Por ello la ejecución del proyecto estará sujeta a los títulos pertinentes de utilización del dominio público marítimo terrestre, en base a lo dispuesto en la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Los bienes de interés cultural (BIC) más próximos son el Chalet Barnuevo, Molino Finca la Máquina y Molino de Agua, encontrándose el más próximo a 800 m al norte del recinto aeroportuario.

Características del potencial impacto: La consecución de las obras conlleva un importante movimiento de tierras, y por tanto un potencial impacto paisajístico. De la realización de las obras se estima un total de tierras sobrantes de 11.739 m³, que serán trasladadas a vertedero autorizado. En la adecuación del terreno para instalar la senda de planeo y el camino de mantenimiento se emplearán 15.805 m³ y 1.173 m³ de tierras. Para la construcción de los puestos de estacionamiento para camiones de lucha contra incendios en el área de maniobras será preciso aportar un volumen de tierras de 281 m³ procedente de canteras o préstamos externos a la obra. Así mismo al objeto de disminuir la afección paisajística de las actuaciones a llevar a cabo (principalmente en el caso del proyecto de «Soterramiento de líneas eléctricas») se estudiará la viabilidad de utilizar materiales cuyo cromatismo permita su integración en el entorno. Adicionalmente el transformador a construir irá alojado en el interior de una caseta.

La siega y desbroce del área aladaña a la zona de maniobras afectará a 600.000 m² de un pastizal formado por especies nitrófilas y diversos tipos de gramíneas.

El área afectada por la ejecución del terreno para instalar una senda de planeo asciende a 7,26 ha. La superficie de vegetación halófila mediterránea afectada por la senda es de 3.720 m². Para minimizar la afección a la vegetación se jalonará la vegetación de mayor interés previamente al inicio de las obras. Una vez terminadas las obras se procederá a la revegetación mediante especies autóctonas en aquellas zonas donde no se afecte al buen funcionamiento y condiciones de seguridad de la infraestructura. En el caso del terreno afectado por la senda se revegetará con especies de matorral halófilo mediterráneo. Se repondrá igualmente la superficie afectada en el área de franja costera del recinto aeroportuario, colaborando en la restauración del hábitat costero. Previo a los desbroces

se realizará una prospección de la flora existente para determinar la posible afección a especies protegidas aplicando en el caso de que sea necesario las correspondientes medidas para prevenir o corregir su alteración. Las revegetaciones de las posibles zonas degradadas, se realizará con especies autóctonas, adaptadas a los condicionantes edáficos e hidrológicos de la zona.

Respecto al impacto sobre la fauna se verá limitado dado la antropización del territorio. No obstante antes del inicio de las obras se llevará a cabo una inspección de la zona afectada por experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número de especies que pudieran ser afectadas. Además, se prestará especial atención a la probable presencia de especies que posean algún status de conservación y a aquellas cuyo hábitat coincida con la franja litoral, en la que crecen las principales manchas de vegetación halófila y carrizales. En caso de detectar especies nidificantes o hibernantes se programarán las obras de modo que se minimice la afección. Esto es especialmente importante en el caso de las labores de desbroce y retirada de tierra vegetal, momento en el que se produce la mayor pérdida de hábitat de la fauna, que deberán realizarse fuera de los periodos reproductivos. Por ello no se realizarán obras que impliquen eliminación de vegetación en la zona comprendida entre la pista de aterrizaje y el mar Menor fuera del periodo de nidificación, es decir, fuera del periodo entre el 1 de abril y el 31 de julio. En función de las concentraciones de individuos invernantes detectados (diciembre-febrero), se tratará de no realizar las actividades más molestas en dicho periodo. Asimismo, previo al inicio de las obras se realizará un estudio de campo que determine la presencia del fartet («*Aphanius iberus*») en la zona del carrizal a ocupar y en el área de influencia de las obras, teniendo en cuenta la modificación de las escorrentías y el acuífero superficial. En caso de detectar una potencial afección se recurrirán a técnicas de rescate o recuperación de ejemplares amenazados, empleo de barreras o jalonamientos especiales, así como cualquier otra medida que los técnicos competentes consideren oportuna.

Durante la fase de obras se prevé la emisión de polvo, partículas, contaminantes atmosféricos, incremento del ruido, etc debida a las operaciones asociadas al movimiento de tierras y al funcionamiento de la maquinaria. Estos impactos son temporales y asociados al periodo de obras. En relación al impacto acústico el promotor indica que la maquinaria utilizada en la obra tendrá un nivel de potencia acústica garantizado, igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre. Asimismo se evitará la realización de obras en horario nocturno, entre las 23:00 y las 7:00, y se adoptarán las medidas previstas por la Ley 37/2003 del Ruido. En la fase de funcionamiento, las infraestructuras del proyecto no incrementan de forma significativa la contaminación acústica del aeropuerto. Con respecto al impacto sobre la calidad del aire, durante la fase de explotación de las obras se podrían producir emisiones provenientes de las tareas de mantenimiento, pero no se considera que se genere un incremento significativo en los niveles de emisiones atmosféricas existente.

En cuanto al posible impacto sobre el medio hídrico por generación de escorrentías y vertidos accidentales durante la fase de obras, y las canalizaciones que se mantendrán en la fase de explotación se implementarán las siguientes medidas preventivas y correctoras: Para la recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción se contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. Los residuos se gestionarán de acuerdo a la normativa nacional y autonómica. Se tendrá especial cuidado en no afectar a la franja litoral y a los fondos marinos con vertido accidentales. Por tanto, es importante además de una adecuada programación temporal de las obras, una correcta planificación espacial de las mismas para minimizar la superficie afectada. Para ello, se delimitará la zona de obras con una señalización adecuada; además se recomienda localizar el parque de maquinaria lo más alejado posible de la franja litoral, para afectar en la menor medida posible al medio marino. Se analizará la calidad de las aguas que vierten al Mar Menor, aplicando las oportunas medidas de gestión y tratamiento, en caso de que los resultados de las analíticas así lo determinen. También se descartará la afección al acuífero superficial.

Se estima que ninguno de los BIC mencionados anteriormente será afectado por las diferentes actuaciones ya que el más próximo se encuentra a 800 m del aeropuerto y en el entorno del aeropuerto no se han documentado puntos de interés arqueológico. No obstante, previamente a la realización del proyecto se realizará una prospección arqueológica de acuerdo a lo señalado por la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales (Región de Murcia).

En relación a la contestación del Ayuntamiento de Los Alcázares, en la que se señala que el proyecto provocará un incremento del impacto acústico sobre la población y el espacio protegido Playa de Hita durante la fase de explotación, hay que aclarar que el análisis realizado de acuerdo al artículo 16 del Real Decreto Legislativo 1/2008, se ha limitado a evaluar el impacto directo de las obras señaladas en el apartado 1 de la presente resolución. No se ha evaluado el impacto del aumento previsto de tráfico aéreo que ha originado la necesidad de realizar dichas infraestructuras, puesto que dicho aumento, y los impactos acústicos asociados, fueron evaluados en el proyecto Ampliación del horario del tráfico civil en el aeropuerto de San Javier (Murcia), de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, cuya declaración de impacto ambiental fue emitida en Resolución del 11 de julio de 2007 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE de 9 de agosto de 2007). En dicha resolución se establecieron, entre otras, las siguientes condiciones:

La elaboración de las curvas isófonas Leq_d 45-80 dB (A), de un plan de mediciones acústicas (que incluirá la Playa de Hita, el Parque Regional de Las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar), y en su caso, el desarrollo de las correspondientes medidas correctoras (incluyendo modificación de rutas o limitación de las operaciones) y de un Plan de aislamiento.

La elaboración de un programa de control y vigilancia de los objetivos de protección de los lugares Natura colindantes. Las conclusiones de este programa determinarán la necesidad de establecer medidas correctoras o protectoras, que serán consensuadas con la Dirección General de Patrimonio Natural de la Región de Murcia.

De este modo, la protección de la población y de la biodiversidad, y la ejecución de las correspondientes medidas correctoras frente a los impactos derivados del incremento de la contaminación acústica, deben quedar garantizadas por el cumplimiento de la citada Declaración de Impacto Ambiental (BOE de 9 de agosto de 2007).

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Esta resolución no exime al promotor del título que, en su caso, sea preceptivo por utilización del dominio público marítimo terrestre.

Madrid, 29 de abril de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

