CES
CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
DE LA REGION DE MURCIA

DICTAMEN 10 2003

SOBRE LA "ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA"

Sesión del Pleno de 30 de Diciembre de 2003

DICTAMEN SOBRE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA

De acuerdo con las competencias atribuidas a este Consejo por la Ley 3/93, de 16 de Julio, y de conformidad con lo previsto en su Reglamento de Organización y Funcionamiento Interno, el Pleno del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, en su sesión celebrada el día 30 de Diciembre de 2003, acuerda aprobar, por unanimidad, el siguiente

Dictamen

I.- ANTECEDENTES

Con fecha 11 de noviembre de 2003 tuvo entrada en el Consejo el escrito de la Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio en el que remite la "Actuación de Interés Regional del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia", para que este Órgano emita el preceptivo dictamen previsto en el artículo 5 a) de la Ley 3/1993, de 16 de julio, por la que se crea el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia.

El Consejo Económico y Social de la Región de Murcia dedicó un apartado de la Memoria sobre la Situación Socioeconómica y Laboral correspondiente al año 2000 a la situación del transporte aéreo de nuestra Región que se recoge, junto a otros datos de la citada Memoria, en el Estudio de Impacto Territorial que acompaña a la Propuesta de Declaración de Interés Regional del Aeropuerto de la Región de Murcia. En dicho apartado de pone de manifiesto que la infraestructura aeroportuaria de la Región de Murcia es destacada si se considera el número de instalaciones disponibles (los aeródromos de Alcantarilla y Los Alcázares, de uso

exclusivamente militar, y el aeropuerto de San Javier, de utilización civil y militar). Sin embargo, su capacidad para atender la demanda de aviación civil es escasa por las fuertes restricciones a las que está sometido el aeropuerto de San Javier, el único abierto al tráfico civil. De hecho, es el aeropuerto de El Altet, en Alicante, el que atiende mayoritariamente la demanda que genera la Región, especialmente desde la mejora de las comunicaciones con Alicante una vez construidas las autovías Cartagena-Murcia y Murcia-Alicante.

La principal limitación del aeropuerto de San Javier se encuentra en la restricción horaria a la que obliga el uso civil compartido con el militar, que restringe a una franja horaria reducida y en horas extremas del día, de menor interés comercial, la posibilidad de que sea utilizado para la aviación civil. La longitud de la pista impide la entrada y salida de aviones de gran tamaño empleados para la aviación transoceánica, si bien el impacto de esta limitación es escaso. La unión de ambos factores provoca que sea escaso el número de vuelos regulares e igualmente, pese a la progresión de los últimos años, el de vuelos charter y que las instalaciones y servicios disponibles no sean las más adecuadas. En cuanto a los accesos, la conversión del tramo Mar Menor-Puerto de Cartagena en una vía de doble calzada y la construcción de la Autovía Murcia-Cartagena han permitido una importante mejora de las comunicaciones viarias con el aeropuerto, que aún será mayor con la entrada en funcionamiento de la autopista Cartagena-Alicante y con la futura autopista Cartagena-Vera, por lo que puede considerarse que la limitación que representaban las deficientes comunicaciones por carretera ha desaparecido. Sin embargo, se carece de conexión ferroviaria, lo que impide aprovechar las ventajas del transporte intermodal.

Aún con esas limitaciones, la progresión del tráfico en el aeropuerto de San Javier ha sido notable. La demanda de transporte aéreo va en aumento, por una parte, y, por otra, el aeropuerto se encuentra en un enclave turístico estratégico como es el Mar Menor y La Manga. Tras el declive del trienio 1992-1995, cuando se bajó de 136.000 a 80.000 pasajeros, en el período 1995-1999 ha habido un incremento muy acusado. El número de pasajeros ha pasado de 80.000 a 141.000, fundamentalmente por el avance del tráfico regular (de 45.000 a 96.000 pasajeros), aunque también ha sido notable el del tráfico no regular (de 35.000 a 45.000 pasajeros). En 2000 se ha mantenido esa cifra.

La evolución del tráfico de pasajeros está condicionada por la oferta de vuelos disponible. En 1995 la oferta de vuelos regulares constaba de una línea diaria, excepto sábados, con Madrid en ambos sentidos, y tres vuelos semanales con Barcelona y Almería. Además, tanto la llegada como la salida se realizaba a partir de media tarde, lo que restaba atractivo comercial a estas líneas ya que obligaba a pernoctar si se deseaba realizar gestiones durante el día.

La posibilidad de abrir un pasillo aéreo en horarios más interesantes para las compañías de aviación y el hecho de

que en 1996 empezara a operar Air Nostrum, actualmente integrada en Iberia, que abrió vuelos regulares con Londres y Dusseldorf, amplió considerablemente la oferta de servicios y ha impulsado el crecimiento del tráfico.

Más importante ha sido el crecimiento del tráfico de mercancías pese a que éste se ha concentrado en el bienio 1998-1999. Hasta entonces la trayectoria era claramente descendente: en 1990 se habían superado las 410 toneladas y en 1997 se había bajado hasta las 190 toneladas. Sin embargo, la extraordinaria expansión que en pocos años ha alcanzado en Murcia la exportación de atún rojo a Japón, ha permitido un alza extraordinaria para el tráfico de mercancías del aeropuerto, pues en 1999 se han alcanzado las 1.319 toneladas. Sin embargo, en 2000 este tráfico se ha dirigido hacia el aeropuerto de Alicante.

Las limitaciones que representa el uso civil y militar del aeropuerto de San Javier y la proximidad del aeropuerto internacional de Alicante ha provocado que aquél quedara relegado en cualquier plan estatal de inversiones destinado a potenciar el transporte aéreo regional. Así sucedía en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, que no preveía la construcción de nuevos aeropuertos y centraba sus actuaciones en la red troncal (Madrid, Palma de Mallorca, Barcelona, Gran Canaria, Tenerife y Málaga) y en los que componen la red regional (Alicante, Bilbao, Fuerteventura, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago de Compostela, Sevilla y Valencia). Respecto de los pequeños aeropuertos situados en el área de influencia de los grandes, entre los que se encuentra San Javier, el Plan tan sólo recogía una ambigua propuesta: *"... con objeto de optimizar el funcionamiento de sus instalaciones y la asignación de recursos, es conveniente desarrollar una gestión integrada que favorezca la asignación de los diferentes segmentos de la demanda de acuerdo con las características de las instalaciones"*.

Los números confirman que la inversión en aeropuertos y navegación aérea ha pasado de largo por el aeropuerto de San Javier, como ya sucediera en años anteriores (entre 1986 y 1994 se invirtieron 858 millones de pesetas, y las acciones más relevantes fueron la construcción y equipamiento del nuevo edificio terminal y la reparación general de la pista de vuelo). En el período 1995-1999 han sido 179 los millones de pesetas invertidos en dicho aeropuerto, cuando en España la inversión de este tipo ha superado los 404.000 millones de pesetas.

No obstante, hay que señalar que los años 2000 y 2001 son importantes, en relación con los anteriores, por el importe de la inversión destinada al aeropuerto. Han sido 106 millones los aplicados en el primero de ellos que se han destinado a un nuevo sistema de información al público, al cableado general de telefonía y red local y a la implantación de un circuito cerrado de televisión y a potenciar el control de accesos. En 2001 estaba previsto superar los 927 millones de pesetas realizando proyectos como el recrecido de la pista, mejora de la señalización y otros menores.

Es indudable que en sus actuales circunstancias el aeropuerto de San Javier no responde a las necesidades que el transporte aéreo demanda en la Región de Murcia. Sus limitaciones son importantes, como se ha indicado anteriormente. La restricción que impone su carácter militar no ha podido ser subsanada hasta ahora de tal forma que el aeropuerto pueda ser considerado un elemento más para el desarrollo regional. Por ello, la construcción de un nuevo aeropuerto parece la única vía para que Murcia cuente con infraestructura aérea capaz de absorber todo el tráfico que ahora se canaliza a través de Alicante, y, sobre todo, para impulsar el turismo, para permitir que Murcia se integre entre las rutas de los operadores y capte parte de los viajeros que por la lejanía sólo se desplazan a través del avión.

Concluía el CESRM en la citada Memoria afirmando que sin perjuicio de estudios que puedan aportar una opción más conveniente, los conocidos hasta ahora coinciden de forma generalizada en considerar que *Corvera sería el emplazamiento idóneo para armonizar tanto los intereses del tráfico particular y comercial que pueden generar los núcleos de población más importantes de la Región como los turísticos, debido a su aproximada equidistancia de todos los puntos de Murcia*. La participación de la iniciativa privada en la financiación de su construcción es interesante si ello permite adelantar un proyecto cuya ejecución admite ya poca demora.

Es clara, pues, la conveniencia de la construcción de un nuevo aeropuerto en la Región de Murcia que responde a una necesidad sentida en el ámbito de las administraciones públicas desde 1982 en que por parte de la Subsecretaría de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encargó la realización de un *estudio de viabilidad de un aeropuerto en Murcia*. Posteriormente, en 1988, la Administración Regional a través de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas propició la elaboración de un *Plan Director de un aeropuerto en la Región de Murcia*.

Más recientemente, el Gobierno de la Región de Murcia inició oficialmente en el año 2000 el proceso de solicitud de implantación de un aeropuerto en nuestra Región ante la Dirección General de Aviación Civil, dentro del término municipal de Murcia. Dicho aeropuerto se plantea como de propiedad privada y abierto al tráfico público.

Como consecuencia de esta situación y del carácter privado que se atribuye al aeropuerto, se constituyó la sociedad mercantil denominada "Aeropuertos de la Región de Murcia, S.A.", cuyos objetivos son la aportación de capital para la construcción y explotación del aeropuerto murciano, incluyendo la redacción de los correspondientes documentos técnicos, la construcción y llegando hasta la puesta en actividad el mismo. Los estudios realizados hasta la fecha son el *Análisis de localización de un nuevo aeropuerto en Murcia*; el *Plan de Negocio y enfoque del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia*; el *Plan Director del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia*; la *Memoria-Resumen del nuevo Aeropuerto de la*

Región de Murcia; el *Estudio de Impacto Ambiental del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia* y el *Estudio de Impacto Territorial del nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia*.

El proyecto de construcción del nuevo aeropuerto y su declaración de interés general del Estado fue informado favorablemente por la Comisión Interministerial Defensa-Transportes (CIDETRA) en su reunión de 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 formuló Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de nuevo aeropuerto de 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 impone. En función de lo anterior y, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, se publicó la Orden 1252/2003, de 21 de mayo, del Ministerio de Fomento que dispone:

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 del 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 la 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 1º 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 2º 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 2º del Real Decreto 2858/1981 que se autoricen al acordarse la apertura del aero-

puerto 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.

Finalmente, las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia, ya dictaminadas por este Organismo y actualmente en la fase final de su tramitación, contemplan como actuación de carácter estratégico la construcción del aeropuerto de la Región de Murcia, en el marco de la ordenación que plantea este instrumento de ordenación territorial.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

La Memoria de la Actuación de Interés Regional "Aeropuerto de la Región de Murcia" consta de un apartado de **Introducción** en el que se pone de manifiesto que en la misma se incluye la documentación requerida para la tramitación de la Actuación de Interés Regional por el artículo 43 de la Ley 1/2001, del Suelo de la Región de Murcia.

El **apartado 2**, está dedicado a la **justificación del proyecto**, y en el mismo se afirma que la construcción de un nuevo aeropuerto viene a satisfacer necesidades de varios órdenes y que han sido contrastadas mediante diversos estudios previos, y que lo configuran como una infraestructura básica y estratégica para el desarrollo regional.

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, es un problema patente y que se agravará en el transcurso del tiempo al irse incrementando la oferta turística, e incluso podrá provocar restricciones al crecimiento de la misma.

Continúa este apartado explicitando los motivos por los que la demanda de transporte aéreo no puede ser satisfecha en la Región de Murcia sin la construcción de la nueva infraestructura.

El **apartado 3** está dedicado al **ámbito territorial** de la Actuación de Interés Regional, determinando que la superficie de la Actuación ocupa una extensión aproximada de 306,5 Has, sin incluir infraestructuras no aeroportuarias.

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 de 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, Valladolises y Los Martínez, las cuales delimitan un triángulo imaginario dentro del cual se situaría la infraestructura aeroportuaria. Físicamente estos terrenos así delimitados son una penillanura en torno a los 200 metros de altitud respecto al nivel del mar, presentando una suave pendiente desde Corvera, inferior al 2% en sentido SE.

El emplazamiento queda delimitado, al Norte, por la presencia de las sierras del Puerto y Los Villares, englobados en la Sierra de Carrascoy, al Oeste la rambla de Corvera, al Este la autovía de Murcia a Cartagena y al Sur los campos de la población de Valladolises. La elección de esta localización ha estado condicionada por el análisis de los impactos ambientales, los obstáculos naturales, la meteorología, el espacio aéreo, las instalaciones aeronáuticas en el entorno, la ordenación territorial, la ordenación de las infraestructuras y la topografía del emplazamiento.

Se trata de un área en la que el medio natural presenta un intenso uso agrícola, con terrenos de regadío por aguas subterráneas, con parcelas de secano y frutales (agrios y almendro), no existiendo relictos de vegetación silvestre. En la misma no se incluye ningún Espacio Natural Protegido, Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), Hábitat de Interés Comunitario, Área de Protección para la Fauna (APF), Área de Sensibilidad Ecológica (ASE), así como áreas incluidas en planes de conservación, recuperación y manejo de especies protegidas. Podría calificarse como un área poco contaminada atmosférica y acústicamente.

El **apartado 4**, titulado **Alcance y contenido**, resalta que el nuevo aeropuerto no sólo nace para dotar a la Región de un aeropuerto que supere el déficit de servicios de San Javier y Alicante, sino que nace con el objetivo de asegurar el posicionamiento competitivo de la Región a corto, medio y largo plazo.

El nuevo aeropuerto de la Región de Murcia, se corresponde con el denominado tipo 4E, que viene caracterizado por una pista de 3.000 metros y es apto para aeronaves tipo E.

El Plan Director del Nuevo Aeropuerto de la Región de Murcia define la actuación en dos fases. La primera fase, *inicial o de lanzamiento*, prevista para un tráfico de 1.500.000 pasajeros al año. La segunda fase, o de *desarrollo previsible*, contempla un tráfico de 3.000.000 millones de pasajeros al año.

A continuación se detallan en este apartado las actuaciones previstas en cada una de las fases citadas. En la primera está prevista la adquisición de terrenos, obras de infraestructura, equipos y material y reposiciones. En la segunda fase sólo se prevén obras de infraestructura, equipos y material móvil, ya que no prevé la adquisición de nuevos terrenos ni la realización de reposiciones.

El **apartado 5**, denominado **Afecciones**, pone de relieve que el nuevo aeropuerto va a producir una serie de efectos en las componentes naturales, sociales y territoriales que son calificados de moderados y que son ampliamente compensados con los beneficios que para el desarrollo regional va a suponer esta infraestructura.

En concreto las afecciones al medio se concretan en:

a) Modificaciones de usos del suelo.

b) Aumento de los niveles de contaminación atmosférica y acústica.

c) Alteraciones paisajísticas.

d) Modificaciones del Plan General de Ordenación Urbana.

e) Vías pecuarias.

f) Ramblas.

El **apartado 6** está dedicado al **análisis económico** de la Actuación de Interés Regional.

La **inversión estimada**, según las previsiones del Plan Director alcanza los 140.508.148€, correspondiendo 102.022.726€ a las inversiones del proyecto; 36.731.582€ a las inversiones en infraestructuras no aeroportuarias y 1.753.840€ destinados a material auxiliar y móvil.

También se analizan en este apartado los **beneficios del aeropuerto para la Región de Murcia**.

Entre los efectos directos se consideran aquellos que generan las actividades que están situadas normalmente en el recinto aeroportuario y que se producen por la provisión de servicios de transporte de pasajeros y mercancías a través del aeropuerto. El impacto directo total en media anual, con un volumen medio de 1.500.000 pasajeros/año se estima en 31,27 millones de euros. Con respecto al empleo generado por las actividades con efectos directos, la estimación lleva a un total de 774 trabajadores.

Los impactos indirectos agrupan todas aquellas actividades que se producen fuera de la localización del aeropuerto pero son atribuibles, al menos en parte, a la existencia del mismo y su utilización por personas y empresas. Entre dichas actividades se considera la hostelería, la restauración, el transporte terrestre, las agencias de viajes, etc. El impacto indirecto total asciende a 365,97 millones de euros. Con respecto al empleo generado por este tipo de actividades, la estimación realizada lleva a un total de 210 trabajadores.

Por último, la tercera categoría analizada son los efectos inducidos indirectos generados por los impactos directos e indirectos. Los gastos e inversiones consideradas en los apartados anteriores tienen unos efectos inducidos o de arrastre sobre el resto de actividades económicas. Las rentas generadas por las actividades directas e indirectas tienen un efecto multiplicador sobre la renta y el output total que también tiene que ser considerado. La estimación del impacto (directo) inducido es de 21,58 millones de euros y la del impacto (indirecto) inducido es de 314,73 millones de euros.

En resumen el Aeropuerto de la Región de Murcia contribuirá de forma directa, indirecta o inducida en 733,54 millones de euros a la producción de la economía murciana, suponiendo el 4,8% del PIBpm Total actual (precios corrientes).

Con respecto al empleo, el Aeropuerto de la Región de Murcia 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.

Concluye este apartado afirmando que el Aeropuerto de la Región de Murcia será un revulsivo económico tanto por

la generación de valor añadido como por la creación de empleo.

El **apartado 7** está dedicado a las **infraestructuras** y en el mismo se contemplan los accesos al aeropuerto, el Acceso Norte desde la autovía N-301 y el Acceso Sur desde la carretera MU-601; el suministro de agua potable y el de energía eléctrica.

El **apartado 8**, denominado **plazos, obligaciones y garantías** determina que la iniciativa para la promoción y tramitación es pública, y corresponderá su titularidad a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La declaración de Actuación de Interés Regional afectará a 306,05 Has., para su primera fase y desarrollo previsible, así como a los terrenos necesarios para la dotación de suministros e infraestructuras de conexión.

La inversión será por cuenta del sector privado, pudiéndose desarrollar la actuación a través de concursos públicos, que a los efectos se convoquen por la Administración o a través de consorcios u otros regímenes que permitan abordar el ámbito global del proyecto de inversión.

El carácter de la Actuación de Interés Regional es inmediato, debiendo iniciarse su ejecución en los siguientes dos años de su declaración.

Las obligaciones y garantías para su desarrollo se establecerán en la fase de concurso y servirán para que la administración ejecute en su defecto y por vía expropiatoria la Actuación de Interés Regional. Como mínimo se establece un 10% del coste del suelo, utilizando como valor del mismo el deducido de los criterios recogidos para el suelo urbanizable en la Ley del Suelo y de conformidad con la Ley de Expropiación Forzosa.

Finalmente la Memoria de la Actuación de Interés Regional del Aeropuerto de la Región de Murcia incorpora **dos Anexos**. En el **Anexo I** se contiene la justificación de las superficies de expropiación que alcanzan un total de 361,4 Has. Por su parte, el **Anexo II** contiene las abreviaturas utilizadas en la Memoria.

III. OBSERVACIONES

El Consejo Económico y Social de la Región de Murcia valora positivamente la iniciativa del Gobierno Regional de promover una Actuación de Interés Regional para la construcción de un nuevo aeropuerto en la Región de Murcia ya que el mismo responde a una aspiración de la Región de Murcia así como a una necesidad ineludible para el desarrollo de nuestra Comunidad Autónoma como se pone de manifiesto a través del análisis de las diversas actuaciones habidas en relación con el mismo, que comenzaron ya en el año 1982 cuando la Administración General del Estado elaboró un estudio sobre la viabilidad de un Aeropuerto en Murcia, al que siguió la realización por parte de la Administración Regional de un

Plan Director de un aeropuerto en la Región de Murcia en 1988. Este largo proceso tiene un hito destacado en la presentación de la solicitud de implantación de un nuevo aeropuerto ante la Dirección General de Aviación Civil, en el año 2000, que ha fructificado en la Orden 1252/2003 de 21 de mayo, del Ministerio de Fomento, por la que se autoriza a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a la construcción del nuevo aeropuerto.

El CESRM ya se manifestado reiteradamente sobre la necesidad de esa infraestructura dadas las carencias en materia de transporte aéreo detectadas en nuestra Región y que de manera sistemática fueron analizadas en la Memoria sobre la Situación Socioeconómica de la Región en el año 2000 de la que se hace amplio eco el Estudio de Impacto Territorial que acompaña a la propuesta de Actuación de Interés Regional que se dictamina y, últimamente en su Dictamen sobre las Directrices y Plan de Ordenación del Litoral de la Región de Murcia en las que la construcción del aeropuerto de la Región de Murcia se califica como actuación estratégica y se prevé la posibilidad de su declaración como Actuación de Interés Regional.

También valora de forma positiva esta Institución el carácter público de la iniciativa así como que se prevea que la inversión será por cuenta del sector privado, de acuerdo con las posibilidades previstas en la legislación sobre actuaciones de interés regional, para evitar una sobrecarga innecesaria a los presupuestos regionales.

Sin perjuicio de su valoración claramente positiva sobre la Actuación de Interés Regional del Aeropuerto de la Región de Murcia, el Consejo Económico y Social quiere formular algunas observaciones sobre el contenido de la Memoria de la AIR.

A juicio de este Organismo, la Memoria que se dictamina debería incorporar en un apartado específico el condicionado ambiental establecido en la Declaración de Impacto Ambiental al igual que se incluyó el contenido de dicha Declaración en la Declaración de la Actuación de Interés Regional de Marina de Cope, sin perjuicio de que El CESRM sea consciente del carácter obligatorio de la DIA con independencia de su inclusión o no en el documento de la Memoria. De esta forma se afianzará no sólo su cumplimiento sino también el conocimiento por los ciudadanos en general y por los interesados en particular del auténtico alcance y contenido de la AIR del Aeropuerto de la Región de Murcia. En este sentido, el CESRM quiere llamar la atención sobre el hecho de que algunas de las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental tienen una importancia trascendental en la minimización de los efectos negativos que la construcción y explotación del nuevo aeropuerto conlleva y que por ello deberían ser difundidos también como parte de la Actuación de Interés Regional.

En relación con esta cuestión, el Consejo Económico y Social considera que es de especial relevancia la prescripción contenida en la Declaración de Impacto Ambiental que establece que *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. Asimismo sería conveniente que se incorporara de forma expresa a la Memoria de la Actuación de Interés Regional o, en su caso, al Estudio de Impacto Territorial el Programa de Vigilancia Ambiental previsto en la Declaración de Impacto Ambiental.

Por otra parte, el Consejo Económico y Social considera que, al igual que se tiene en cuenta en la Declaración de Impacto Ambiental la repercusión que sobre el empleo agrícola de la zona puede tener la construcción del nuevo aeropuerto, deberían asimismo contemplarse los mecanismos oportunos para que los derechos de los trabajadores del Aeropuerto de San Javier sean plenamente respetados en el caso de que el nuevo aeropuerto repercutiese negativamente sobre su situación y que se articulen las vías necesarias para que estos trabajadores puedan incorporarse, en la hipótesis planteada, a los servicios del nuevo aeropuerto.

A juicio del CESRM sería conveniente que la Memoria de la AIR se refiriese expresamente a que la Declaración de Actuación de Interés Regional afectará a 361,4 Has, cifra que aparece en el Anexo I, de Justificación de las superficies de expropiación, mientras que en el cuerpo de la Memoria se afirma que la Declaración afectará a 306,5 Has, *así como a todos los terrenos necesarios para la dotación de suministros e infraestructuras de conexión*. Esta observación cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta que entre las "infraestructuras de conexión" y los "terrenos necesarios para la dotación de suministros" no se halla la reposición de la Vía Pecuaria del Cordel de Fuente Álamo (19,1 Has), que sin embargo sí se señala a efectos de expropiación en el Anexo I, por lo que debe considerarse incluida en la Actuación de Interés Regional.

Finalmente desde este mismo punto de vista tendente a propiciar la seguridad jurídica de la Actuación de Interés Regional, en opinión de este Organismo sería conveniente que la Memoria de la AIR incluyese los planos correspondientes a las diversas actuaciones que la integran.

IV. CONCLUSIONES

El Consejo Económico y Social de la Región de Murcia valora positivamente la Propuesta de Actuación de Interés Regional "Aeropuerto de la Región de Murcia" con las observaciones contenidas en el cuerpo del presente Dictamen.

Murcia, a 30 de Diciembre de 2003

Vº Bº
El Presidente del Consejo Económico y Social
Antonio Reverte Navarro

El Secretario General del Consejo Económico y Social
Isidro Ródenas Ruiz

Dictámenes 2003

1.
SOBRE ANTEPROYECTO DE LEY DEL SISTEMA DE SERVICIOS SOCIALES DE LA REGIÓN DE MURCIA.

2.
SOBRE PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE CREA Y REGULA EL CONSEJO ASESOR REGIONAL DE FORMACIÓN PROFESIONAL.

3.
SOBRE PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE CREA Y REGULA EL REGISTRO DE ENTIDADES COLABORADORAS, LA HOMOLOGACIÓN DE ESPECIALIDADES DEL PLAN DE FORMACIÓN E INSERCIÓN PROFESIONAL Y LA AUTORIZACIÓN DE ACCIONES Y PROYECTOS FORMATIVOS EN MATERIA DE FORMACIÓN OCUPACIONAL.

4.
SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE CÁMARAS OFICIALES DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LA REGIÓN DE MURCIA.

5.
SOBRE LA ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA CONSERVACIÓN Y EL USO SOSTENIBLE DE LA DIVERSIDAD BIOLÓGICA.

6.
SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO DE CONDICIONES MÍNIMAS DE CENTROS RESIDENCIALES PARA PERSONAS MAYORES.

7.
SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE CREAN LOS PRECIOS PÚBLICOS DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.

8.
SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE CREAN Y REGULAN LOS CONSEJOS SECTORIALES DE SERVICIOS SOCIALES.

9.
SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBAN LAS DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL DE LA REGIÓN DE MURCIA Y SOBRE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DE MARINA DE COPE.

10.
DICTAMEN SOBRE LA ACTUACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA REGIÓN DE MURCIA.

Fotocomposición e impresión: Compobell, S.L.
ISSN: 1135-3430
Depósito Legal: MU-85-2004

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
DE LA REGION DE MURCIA
C/. Alcalde Gaspar de La Peña, 1 - Tlf. 968 22 13 64 - MURCIA
www.cesmurcia.es

Región de Murcia

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL
DE LA REGION DE MURCIA
C/. Alcalde Gaspar de La Peña, 1 - Tlf. 968 22 13 64 - MURCIA
www.cesmurcia.es

Región de Murcia