

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4102 *Resolución de 4 de abril de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Remodelación plataforma del dique sur de la T1 en el aeropuerto de Barcelona-El Prat.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.^a del capítulo II del título II de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto de remodelación plataforma del dique sur de la T1 en el aeropuerto de Barcelona-El Prat se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley de evaluación ambiental, por estar ubicado en las inmediaciones de un lugar de la Red Natura 2000.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

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

El proyecto consiste en la adecuación de las rampas 15 y 18 de la plataforma del dique sur de la Terminal 1 del aeropuerto de Barcelona-El Prat para poder estacionar aeronaves de fuselaje ancho (tráfico internacional e intercontinental).

En la actualidad la zona de actuación de unos 150.000 m² tiene 10 puestos de estacionamiento de forma simultánea (6 para aeronaves de tipo C y 4 de tipo B). La actuación pretende poder atender en esta zona también aeronaves del tipo E y F, compatibilizándolo con aeronaves de tipo C. Debido a las mayores dimensiones de ala de estas aeronaves es necesario a realizar una serie de adecuaciones para que puedan operar. Asimismo, entre otras modificaciones, se pretende cambiar la calle de rodaje para que haya compatibilidad entre calles tipo E-F (con una obligada separación entre ejes de 90 m).

El proyecto se localiza en aeropuerto de Barcelona-El Prat, dentro de la zona de servicio aeroportuaria, delimitada por el Plan Director vigente, aprobado mediante Orden del Ministerio de Fomento, de 22 de octubre de 1999.

El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es AENA.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 3 de agosto de 2015 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural un documento explicativo del proyecto junto con la solicitud de decisión sobre la aplicabilidad o no de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tras la comunicación de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la necesidad de someter el proyecto a una evaluación de impacto ambiental simplificada, el 30 de octubre de 2015 se recibe el documento ambiental del proyecto junto con la solicitud de inicio del procedimiento.

El 13 de noviembre de 2015 se inicia, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la fase de consultas previas en relación al proyecto. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Subdelegación del Gobierno en Barcelona.	X
Dirección General del Medio Natural y Biodiversidad del Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural. Generalitat de Cataluña.	X
Dirección General de Calidad Ambiental del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	–
Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	X
Secretaría General de Territorio y Sostenibilidad del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	–
Agencia Catalana del Agua del Departamento de Territorio y Sostenibilidad.	–
Dirección General de Transporte y Movilidad del Departamento Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.	–
Dirección General de Protección Civil del Departamento de Interior de la Generalitat de Cataluña.	–
Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña.	X
Diputación Provincial de Barcelona.	–
Ayuntamiento de Barcelona.	–
Ayuntamiento de Castelldefels.	–
Ayuntamiento de Gavà.	–
Ayuntamiento de El Prat De Llobregat.	–
Ayuntamiento de Sant Boi De Llobregat.	–
Ayuntamiento de Viladecans.	X
Seo/Birdlife.	–
Ecologistas en Accion de Cataluña Centre Civic Can Basté.	–

La Dirección General de Archivos, Bibliotecas, Museos y Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña señala que no existe ninguna afección directa sobre los bienes del patrimonio cultural inventariados y que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria. En cualquier caso recuerda que en caso de descurrimiento de evidencias arqueológicas y/o paleontológicas se estará a lo dispuesto en la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán y el Decreto 78/2002, de 5 de marzo, del Reglamento de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico.

La Subdelegación del Gobierno en Barcelona informa de que la actuación no afecta al Dominio Público Marítimo-Terrestre y que no causará impacto ambiental significativo, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas.

La Dirección General de Políticas Ambientales de la Generalitat de Cataluña considera que el proyecto no supone efectos adversos significativos sobre el medio ambiente al no detectarse ningún incremento de los impactos sobre los factores ambientales de la zona, y por tanto no es necesario someterlo a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

El Ayuntamiento de Viladecans señala que el proyecto no representa un impacto significativo sobre los espacios protegidos, pero que es necesario que corrija una serie de deficiencias y que incorpore alguna medida adicional de protección durante las obras:

No se autorizará la utilización durante las obras de los caminos que transcurren por el interior de los espacios protegidos.

El proyecto constructivo incorporará una cartografía actualizada de los hábitats de interés comunitario y de las zonas húmedas presentes en el entorno del aeropuerto. Se deberá incluir la delimitación de la laguna del Remolar para asegurar que no se verá afectada durante las obras.

Por la proximidad de las obras al espacio protegido, el balizamiento del límite del espacio debería realizarse dejando unos metros para permitir amortiguar las molestias y colocar un apantallamiento vertical en lugar de una *new-jersey* para asegurar una mayor protección.

Se incorporarán al proyecto las medidas correctoras incluidas en el Decreto 152/2007, de 10 de junio, de aprobación del plan de actuaciones para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados de protección especial del ambiente atmosférico mediante el decreto 226/2006.

Se procurará ejecutar todas las obras fuera del periodo de cría de las aves (entre marzo y julio).

Se incorporará al programa de vigilancia ambiental el seguimiento de las afecciones de las obras sobre la fauna y la flora.

La Subdirección General de Biodiversidad de la Dirección General de Políticas Ambientales de la Generalitat de Cataluña emite informe en el que afirma que el impacto del proyecto sobre la ZEPA Delta del Llobregat no debe ser significativo si se adoptan las medidas mencionadas en el documento ambiental, así como una serie de medidas adicionales señaladas en su informe, entre las que cabe destacar las siguientes:

- Balizamiento de la zona de obras mediante un apantallamiento vertical;
- Prohibición del uso para la obra de los caminos que discurren por el interior de los espacios protegidos;
- Adopción de medidas para minimizar la generación de polvo y partículas durante la obra;
- Prolongación de la barrera fonoabsorbente propuesta en el documento ambiental de manera que delimite la zona protegida contigua a la zona de obras;
- Establecimiento de un calendario de obras que garantice que en ningún caso se realicen las obras durante la época de cría de las aves.

Señala sin embargo, que las instalaciones auxiliares de obra se ubican en un espacio identificado por el Consorcio como una zona de reproducción de las últimas parejas de terrera común en el Delta del Llobregat. Se trata de una especie incluida en el anexo I de la Directiva de Aves y catalogada como «En peligro crítico» en Cataluña. Por ello debería definirse en coordinación con el equipo actual de ornitólogos contratados por Medio Ambiente-Aena Barcelona, las áreas exactas con presencia actual de terrera común y en caso de afectación a la terrera, esta zona debería trasladarse a otro lugar sin presencia de la especie y donde no se afecte a sus poblaciones.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 29 de febrero de 2016, se indicó al promotor que los posibles impactos del proyecto así como las indefiniciones del documento ambiental, puestos de manifiesto en los informes recibidos podían ser fácilmente evitados mediante las siguientes aclaraciones y modificaciones al proyecto:

Revisión de la cartografía de los hábitats de interés comunitario y de las zonas húmedas presentes en el entorno del aeropuerto para comprobar si es la correcta y actualizarla en caso necesario. Se incluirá la delimitación de la laguna del Remolar para asegurar que no se verá afectada durante las obras.

Incorporación al proyecto de las medidas correctoras incluidas en el Decreto 152/2007, de 10 de junio, de aprobación del plan de actuaciones para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados de protección especial del ambiente atmosférico mediante el decreto 226/2006.

Presentación de un calendario de obras en el que se planifiquen todas las actuaciones de obras molestas o ruidosas fuera del periodo de cría de las aves (entre marzo y julio).

Análisis de la posibilidad de modificar el balizamiento de las obras en las zonas próximas a los espacios protegidos para sustituir la *new-jersey* por un apantallamiento vertical y dejando más espacio entre el espacio protegido y la zona de obras.

Prohibición de utilizar durante las obras los caminos que transcurren por el interior de los espacios protegidos.

Estudio de la presencia de terrera común en la zona de instalaciones auxiliares de obra y en su caso, búsqueda de una zona alternativa para la colocación de dichas instalaciones.

Con fecha 17 de mayo de 2016, se recibió la contestación de Aena y con fecha 21 de julio de 2016 se recibió una aclaración a un aspecto puntual de la contestación anterior. En la documentación presentada por Aena se expone lo siguiente en relación con las aclaraciones y modificaciones solicitadas:

1. Revisión de la cartografía:

El documento ambiental expone en sus apartados 6.5 y 6.7 la cartografía de los hábitats de interés comunitario y de las zonas húmedas presentes en el entorno del aeropuerto cuya información se ha extraído de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. No obstante, se exponen las fuentes de donde se ha obtenido la información presentada en el documento ambiental y se amplía el análisis con otros hábitats de interés presentes en el entorno del aeropuerto incluidos en el Atlas y manual de los hábitats naturales y seminaturales de España así como los cartografiados por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña. Analizados todos los hábitats presentes, se concluye que ninguno coincide espacialmente con el ámbito del proyecto y que no van a sufrir afección alguna con su ejecución.

En lo que respecta a la ubicación de las zonas húmedas del entorno aeroportuario, y en particular a la localización de la laguna del Remolar, esta información se encuentra recogida en el apartado 6.3 hidrología e hidrogeología y 6.7.2.1 zonas húmedas de la comunidad, y plasmadas en las Ilustraciones 11 y 20 respectivamente del documento ambiental, por lo que sí se ha tenido en cuenta su delimitación. En todo caso, en base a la distancia existente (200 m) entre la zona húmeda El Remolar-Filipines y la zona de actuación, no se prevén afecciones sobre las masas de agua existentes en el entorno del aeropuerto al llevarse a cabo las actuaciones de forma totalmente confinada en el interior de la Zona de Servicio aeroportuario, sin que se origine una nueva ocupación de suelo. No obstante, al objeto de garantizar la máxima protección del entorno descrito, se ha proyectado un jalonamiento de la zona de obras para impedir que se acceda a las zonas húmedas.

2. Incorporación al proyecto de las medidas del Decreto 152/2007, de 10 de junio.

A partir de lo establecido en los artículos 12 y 13 del Decreto 152/2007, de 10 de junio, que establecen medidas para las obras públicas y para las construcciones, rehabilitaciones, demoliciones de edificios y estructuras respectivamente, se amplían las medidas preventivas propuestas en el documento ambiental.

Las medidas definitivas de aplicación durante la fase de obra del proyecto se recogen en el apartado c) Características de potencial impacto, de la presente resolución.

3. Calendario de obras.

En relación con el calendario de obras, Aena señala que la obra tiene una duración aproximada de 6 meses y está planificada para los meses de septiembre a febrero. De este modo, las obras no coinciden con el periodo de cría de la avifauna, por lo que no se considera que las actuaciones vayan a afectar a las aves. No obstante, en el caso de que por imprevistos de la obra, ésta se extendiera brevemente a lo largo del mes de marzo, solo se llevarían a cabo durante ese mes, tareas menores propias de cierre de obras, que no constituirían en ningún caso actuaciones molestas o que generasen ruido significativo que pudiera afectar a la fauna del entorno. A continuación, el documento incluye el programa previsto del desarrollo de los trabajos, donde se desglosan las actuaciones a llevar a cabo a lo largo de la obra.

4. Modificación del balizamiento de las obras.

El jalonamiento propuesto en el documento ambiental con valla de tipo New Jersey será sustituido por una valla vertical de tipo opaco o ciego, independizando totalmente la zona de obras del espacio natural, protegiendo las áreas de mayor valor ecológico de la posible intrusión y el trasiego de maquinaria y personal de la obra.

Respecto a la solicitud de trasladar el apantallamiento alejándolo más de la zona protegida, Aena señala la imposibilidad de llevarlo a cabo por motivos de seguridad, ya que introduciendo el apantallamiento en el interior del campo de vuelos, invadiría la franja de calle de rodaje constituyendo un obstáculo, que no está permitido en base a la normativa de seguridad aérea. En cualquier caso, las actuaciones más ruidosas serán de carácter puntual, por lo que no se considera que se produzca un impacto significativo sobre el espacio natural colindante que ya se encuentra lindando con la plataforma de estacionamiento actualmente en funcionamiento.

Respecto a la solicitud de prolongar la barrera fonoabsorbente propuesta en el documento ambiental, Aena indica que, tal y como se especifica en el Documento Ambiental, teniendo en cuenta la naturaleza de las obras proyectadas, y la escasez de movimientos de tierras, la contaminación acústica producida por la fase de obra del proyecto se considera baja y de efecto temporal limitado debido a la duración de la obra civil, la cual se estima en aproximadamente 6 meses.

En lo que respecta a la fase de explotación, y puesto que el proyecto no implica un incremento en el número de puestos de estacionamientos existentes en la actualidad, sino que únicamente se adapta la infraestructura a la flota de aviones usuarios. Los avances tecnológicos han dado lugar a aeronaves más eficientes que, pese a su mayor tamaño como el A380 (tipo F) producen menos ruido que aeronaves más antiguas y de menores dimensiones.

Debido a lo anterior, la ejecución del proyecto no tendrá un incremento significativo de los niveles acústicos con respecto a la situación actual. Adicionalmente, el Documento Ambiental incluye medidas que minimizarán aun más los efectos acústicos de la plataforma, mejorando la situación que ya se da en la actualidad.

Por otra parte, para que la barrera fonoabsorbente resultase eficaz en la ubicación propuesta por la Dirección General de Políticas Ambientales de la Generalitat de Catalunya como instalación amortiguadora del ruido, requeriría tener una altura mínima de unos 5 metros, ya que la altura del motor más crítico del A380 se sitúa a 4,13 metros. Un objeto con esa altura vulneraría la Servidumbre radioeléctrica de la Senda de Planeo (GP) que, en dicha zona, establece una altura máxima para objetos fijos de 2 metros de altura, por lo que la instalación de una barrera de 5 metros supondría una afección inadmisibles para el funcionamiento de una radioayuda crítica en el Aeropuerto.

5. Prohibición del uso de los caminos de los espacios protegidos.

El documento ambiental ya incluye la prohibición de usar durante las obras los caminos que transcurren por el interior de los espacios protegidos.

6. Estudio de la presencia de terrera común en la zona de instalaciones auxiliares de obra.

La presencia de terrera común (*Calandrella brachydactyla*) en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat se ha determinado a partir de la realización de censos quincenales que, en el marco del Programa de control de fauna del aeropuerto, se llevan a cabo desde 2004 en el recinto aeroportuario. Así, en los últimos años se ha detectado en estos censos la presencia de terrera común en distintas zonas del aeropuerto, constatando asimismo la presencia de machos cantando (indicios de cría) en distintos sectores. Todos estos sectores son lugares con vegetación de poca altura y baja cobertura vegetal, que es el hábitat de reproducción preferido por esta especie.

La zona donde se preveía ubicar las instalaciones auxiliares, es de las pocas zonas dentro del recinto aeroportuario con vegetación arbustiva, por lo que no es una zona óptima de cría para la terrera común. Esta afirmación concuerda con las observaciones realizadas en los censos, en los que no se ha detectado su cría en esta zona.

Por otro lado, cabe destacar que los trabajos a ejecutar se realizarán fuera del periodo de cría de la especie (marzo-julio), concentrándose todos ellos entre los meses de septiembre y febrero. De este modo se reduce aún más la posible afectación sobre su nidificación –y la de otras especies. Cabe recordar que la terrera común es estival en Cataluña y su presencia en los meses en que se prevé llevar a cabo la actuación es anecdótica.

No obstante todo lo anterior, y al objeto de asegurar que no existan interferencias con ninguna especie de fauna ni flora, se ha procedido a cambiar de ubicación la zona de instalaciones auxiliares a una zona pavimentada cercana a la zona de actuación, en la superficie localizada bajo los porches del edificio terminal del Dique Sur. Esta nueva ubicación se localiza bajo la huella del edificio terminal a cota de plataforma, que se encuentra totalmente pavimentada y antropizada, asegurando la ausencia de interferencias con ninguna especie animal ni vegetal.

Asimismo, en lo que respecta a los impactos asociados al tráfico rodado (emisiones a la atmósfera, ruidos,...), se mantienen los caminos de obra previstos en el documento ambiental que evitaban el paso por los espacios protegidos. Debido a la cercanía con la zona de obras, con esta modificación se minimizan los trayectos a realizar por el interior del aeropuerto lo cual implicará una mejora respecto a los efectos atmosféricos y acústicos inicialmente previstos. En cualquier caso, es importante destacar que la zona de instalaciones auxiliares únicamente consiste en una zona de acopio y estacionamiento puntual de maquinaria que se inserta en una zona de obra, que como ya señala el documento ambiental, tiene un impacto acústico y atmosférico mínimo con respecto a la situación actual e incluso menor gracias a la presencia de la barrera fonoabsorbente que se prevé con motivo de la ejecución del proyecto.

Con fecha 29 de julio de 2016, se remitió la información complementaria presentada por Aena a los organismos en cuyos informes se había solicitado alguna información adicional o alguna modificación al proyecto, es decir al Ayuntamiento de Viladecans y a la Dirección General de Políticas Ambientales del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, solicitando su informe sobre las aclaraciones y modificaciones aportadas por Aena.

Con fecha 5 de septiembre de 2016, se recibe el informe de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural que concluye que las medidas introducidas son suficientes para evitar los impactos ambientales significativos y que el proyecto sea compatible con el entorno.

Todas las aclaraciones y modificaciones que el promotor ha aportado en su documentación complementaria, pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

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 al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

A) Características del proyecto.

La reconfiguración geométrica y adaptación del dique Sur de la T1 del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, para que pueda disponer de puestos tipo C, E y F, atendiendo a las necesidades de las compañías aéreas, que se dan en la actualidad, precisa acometer las siguientes actuaciones:

Adaptación de la señalización horizontal a la nueva configuración, mediante granallado de la pintura actual (en 16.600 m²) y extendido de nueva (en 20.000 m²) en la rampa 15.

Adecuación del balizamiento (luces y letreros) a la nueva configuración y, en consecuencia, el sistema de mando y presentación (sistema que controla las ayudas visuales de los aeropuertos). Para ello se requiere: el desmontaje de las luces que ya no forman parte del rodaje normalizado del aeropuerto con la nueva configuración; instalación de luces de eje en nuevas calles de rodaje; instalación de luces de eje en nuevas GATES, en los nuevos puntos de espera intermedios y en las nuevas barras de parada; desmontaje de los letreros de señalización vertical que ya no proceden e instalación de nuevos letreros asociados a las calles de rodaje que se balizan; actuaciones en las cámaras de reguladores; e integración de las nuevas luces en el sistema de mando y presentación de balizamiento existente.

Renovación de los proyectores de iluminación (dotados de lámparas de vapor de sodio en alta presión) de la plataforma para conseguir los niveles de iluminación requeridos.

Demolición de las tres pre-pasarelas existentes y las marquesinas de pasajeros asociadas.

Demolición de pavimento flexible y construcción en su lugar de losas de hormigón en las zonas donde se ubican las ruedas de morro de las nuevas posiciones.

Construcción de canalizaciones y basamentos para la instalación de equipos especiales (cuadros de baja tensión de handling).

Ampliación de la línea de abastecimiento de combustible a pie de avión.

Ampliación del centro de transformación número 15 para conseguir la potencia requerida por la flota usuaria de la plataforma y reforma del centro de transformación número 13 (ambos ubicados dentro del edificio terminal).

Construcción de una barrera fono absorbente en el límite oeste de la plataforma con el vial de servicio. Se compone de pantallas metálicas formadas por paneles tipo sándwich de 500 mm de altura, 106 mm de espesor, y 100 m de longitud insertados y superpuestos entre pilares de soporte fabricados en perfiles de acero galvanizado con una placa de base soldada para su anclaje a la cimentación, todo ello revestido externamente con una capa de pintura en diferentes colores.

Como resultado de las actuaciones pretendidas habrá algunos servicios afectados como la torre de iluminación de la plataforma número 4, la torre de iluminación de la plataforma número 2, las salidas de evacuación de emergencia desde la galería de la T1 en el nivel sótano -1, alimentación eléctrica provisional durante las obras en los Centros de Transformación, desplazamiento de dos hidrantes de la red de PCI.

B) Ubicación del proyecto.

El aeropuerto de Barcelona-El Prat se encuentra a 10 kilómetros al suroeste del centro urbano de Barcelona. Sus límites se reparten entre tres términos municipales: El Prat de Llobregat, Viladecans y Sant Boi de Llobregat. Se sitúa justo en la desembocadura del Delta del Llobregat entre la laguna de la Ricarda y el Canal de la Dreta del Llobregat, al

este, la laguna del Remolar, Riera de San Climent y la marisma de las Filipinas, al oeste, y la laguna de la Roberta y la marisma de Can Camins, al sur.

La actuación que se ubica dentro de los límites del aeropuerto en una plataforma de estacionamiento de aeronaves, ya ejecutada y en operación actualmente, sobre la que no se originará una nueva ocupación de suelo. Las actuaciones se realizarán en el interior de la zona de servicio aeroportuario, sobre 150.000 m² de suelo ya pavimentado y en funcionamiento, sin necesidad de una nueva ocupación de terreno, ni realizar desbroces, ni movimientos de tierra relevantes.

La actuación no coincide con espacios naturales protegidos ni espacios de la Red Natura 2000. No obstante, la zona de actuación es adyacente al Lugar de Importancia Comunitaria y Zona de Especial Protección para las Aves ES0000146 Delta del Llobregat caracterizado por estar formado por unas pocas lagunas, algunas de ellas profundamente humanizadas y transformadas, con comunidades vegetales halófilas, de los suelos temporalmente inundados, y helofíticas, de los bordes de los estanques litorales, así como ornitofauna, tanto de paso en sus migraciones estacionales, como sedentaria e invernando, que presenta una notable diversidad. Con motivo de esta gran variedad de aves, y debido a la especificidad de los hábitats presentes la zona también está declarada Área Importante para las Aves (IBA) número 140 Delta del Llobregat.

Igualmente, en el entorno del aeropuerto se encuentran dos Reservas Naturales Parciales de pequeña extensión y de considerable interés científico denominadas La Ricarda-Ca l'Arana y Remolar-Filipines, además se localizan seis zonas húmedas de la Comunidad Autónoma de Cataluña, de las cuales las más cercanas e importantes son Laguna de la Roberta al sur del aeropuerto y Laguna de la Ricarda-Estanque de la Magarola al este, que se caracterizan por tener diversidad de sistemas naturales del área geográfica en la que se encuentran.

En relación a los hábitats de interés comunitario cabe destacar que en las inmediaciones del aeropuerto se encuentran varios relacionados con los diferentes ecosistemas que crea la propia estructura del Delta del Llobregat como son: 1150* Lagunas costeras, 1210 Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados, 1310 Vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de fangosas y arenosas, 1320 Pastizales de espartina, 1410 Pastizales salinos mediterráneos, 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos, 2110 Dunas móviles embrionarias, 2120 Dunas móviles de litoral *Ammophila arenaria* (dunas blancas), 2210 Dunas fijas de litoral del *Crucianellion maritima*, 2270* Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster*, 3140 Aguas oligomesotróficas calcáreas con vegetación béntica de *Chara spp*, 3150 Lagos eutróficos naturales con vegetación *Magnopotamion* o *Hydrocharition*, 3270 Ríos de orillas fangosas con vegetación de *Chenopodium rubri p.p.* y de *Bidention p.p.*, 7210* turberas calcáreas de *Cladium mariscus* y con especies de *Caricion davallianae*.

En cuanto a la vegetación, en el entorno del aeropuerto se pueden encontrar carrizales húmedos, juncales, tarayales, y pinares, aunque lo más común dentro de la zona de servicio es la vegetación herbácea con algunas zonas de matorral y escasos pies de porte arbóreo.

Respecto a la fauna, el grupo predominante es el de las aves que ocupan la zona litoral, lagunas, y marismas cercanas al aeropuerto, destacando el águila pescadora, fumarel común, aguilucho cenizo, colirrojo tizón, etc. También se localizan ejemplares de reptiles y anfibios adaptados a las zonas de inundación casi permanente, y mamíferos de especies comunes asociadas a zonas humanizadas.

El promotor ha consultado la carta arqueológica de Cataluña y su mapa inventario para la localización de yacimientos arqueológicos y ha comprobado que ninguno se localiza en el interior de la Zona de Servicio y que el más cercano al ámbito del recinto es el yacimiento de Can Monés (lugar de habitación con estructuras) 120 m al norte.

C) Características del potencial impacto:

Las actuaciones se realizarán dentro de la zona de servicio aeroportuaria, delimitada por el Plan Director aprobado en 1999 sobre 150.000 m² de suelo ya pavimentado y en

funcionamiento, sin necesidad de una nueva ocupación de terreno, ni realizar desbroces, ni movimientos de tierra relevantes.

La zona de instalaciones auxiliares de obra se ubicará en una zona pavimentada cercana a la zona de actuación, en la superficie localizada bajo los porches del edificio terminal del dique sur. Esta zona está bajo la huella del edificio terminal a cota de plataforma, y se encuentra totalmente pavimentada y antropizada, lo que asegura la ausencia de interferencias con ninguna especie animal ni vegetal. Debido a la cercanía de la zona de instalaciones auxiliares con la zona de obras, se minimizan los trayectos a realizar por el interior del aeropuerto lo cual minimiza los efectos atmosféricos y acústicos derivados del trasiego en la obra.

El promotor indica que se han tenido consideraciones ambientales en el diseño del proyecto, en la configuración geométrica de la plataforma del dique sur de T1 y en las soluciones constructivas como el diseño de entradas y salidas de aeronaves de modo que no sea necesario ampliar la plataforma pavimentada; diseño para que el chorro de los motores se aleje de la zona desnuda y apunte a zonas pavimentadas; que las maniobras de salida aproen al oeste, y así el chorro apunte hacia la plataforma y no hacia espacios protegidos; pasarelas telescópicas que minimicen el número de vehículos que circulan por la zona; restricción de las zonas de demolición, etc.

Las actuaciones proyectadas no implican un incremento en el número de puestos de estacionamiento, por lo que no aumenta la capacidad operativa del aeropuerto, ni se requieren nuevas pavimentaciones. Únicamente se adaptan las infraestructuras a las necesidades de la flota usuaria. Debido a lo anterior, en fase de explotación no habrá una variación significativa de las emisiones atmosféricas ni de los ruidos producidos con respecto a la situación actual.

Para mitigar el impacto sobre la calidad química del aire que puede producirse por aumento de polvo y partículas en suspensión durante la fase de obras, el promotor recoge en la documentación ambiental una serie de medidas para controlar el transporte de escombros o materiales al exterior, cubrición de camiones, riego de caminos, limitación de la velocidad de los vehículos, mantenimiento y revisión de maquinaria, aplicación de la normativa vigente sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes provenientes de los motores de combustión, planes de renovación de motores diésel por motores propulsados por gas natural, etc.

Además, como resultado de los informes recibidos en la fase de consultas, se han añadido al proyecto las siguientes medidas previstas en el Decreto 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los municipios declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006:

1) Los proyectos preverán las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Entre estas medidas se incluirán las siguientes:

Se extremarán las medidas de control en el transporte de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra, limitando el paso de vehículos pesados por la zona señalada en la ilustración 27 del documento ambiental.

La emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas y controlando que la altura de la carga es inferior a la altura del contenedor del vehículo de transporte. Esta medida se aplicará tanto a los camiones que realicen los movimientos de tierras como a los que transporten áridos y escombros.

Se utilizará el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra para minimizar el levantamiento de polvo y consecuentemente la emisión de partículas en suspensión. La frecuencia de riego se determinará en función de las condiciones meteorológicas.

Se instalarán sistemas de limpieza de vehículos, especialmente de las ruedas.

Se limitará la velocidad de los vehículos de la obra a 30 km/h por el exterior del aeropuerto y a 20 km/h por el interior del aeropuerto.

Instalar sistemas para minimizar la emisión de partículas (aspiración localizada de polvo, rociado o similar) en las operaciones de carga, descarga y/o manipulación de materiales pulverulentos con camiones o maquinaria en acopios, tolvas y similares.

Rociar con agua en las tareas de demolición de pavimentos e instalar sistemas para minimizar la emisión de partículas en la carga y manipulación de material pulverulento.

Cerrar los elementos necesarios para el transporte y tratamiento de material pulverulento como tamices, cribas, clasificadores, cintas transportadoras, elevadores de materiales y puntos de transferencia.

2) Los proyectos incluirán las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos. Independientemente, se deberá constatar, antes del comienzo de las obras, y durante las mismas, que todos estos vehículos y maquinaria garanticen, mediante las revisiones pertinentes:

Un correcto ajuste de los motores.

Que la potencia de la máquina se adecúe al trabajo a realizar.

Que el estado de los tubos de escape sea el correcto.

El empleo de catalizadores.

La revisión de maquinaria y vehículos (ITV).

3) Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera se aplicará la normativa vigente al respecto, en concreto la Directivas 2001/63/CE, 2002/88/CE y 2004/26/CE que modifican la Directiva anterior y la Directiva 2010/26/UE, que modifica los anexos I, II, III, IV y V de la Directiva 97/68/CE. También se tendrá en cuenta la publicación de la Directiva 2011/88/UE de 16 de noviembre de 2011 como última modificación de la mencionada Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible y la Directiva 2012/46/UE por la que se modifica la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera. Estas medidas se refieren al control de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O₃) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NOx y HC para evitar los daños causados al medio ambiente por la acidificación.

Con el fin de minimizar las afecciones por ruido que pueden producirse durante las obras, el promotor contempla una serie de medidas para la fase de construcción, como el cumplimiento estricto de la normativa vigente respecto a emisiones sonoras en el entorno debido al uso de máquinas al aire libre, planificación de las obras y de los movimientos de maquinaria, utilización de accesos, etc.; y para la fase de explotación el promotor resalta que el aeropuerto de Barcelona-El Prat ya tiene implantadas una serie de medidas y procedimientos encaminados a minimizar el impacto acústico en las poblaciones cercanas. Entre las medidas implantadas destacan las restricciones relativas a los puestos de estacionamiento (prohibiciones de motores al ralentí, restricciones de uso de instalaciones de aire acondicionado y climatización, etc.) y a las pruebas de motores (en zonas habilitadas para tal fin). Además, el promotor se compromete a instalar una barrera fono absorbente para proteger acústicamente el área que se encuentra al oeste (límitrofe con el LIC y ZEPA Delta del Llobregat) ya que reducirá la formación de reverberaciones y se aumenta la capacidad de atenuación del ruido. El diseño de la pantalla se ha calculado

teniendo en cuenta la altura del motor más crítico (el del A380) y la deflexión del chorro del motor durante la maniobra de entrada.

Las posibles afecciones de las obras por ruido, emisiones, interferencias humanas, etc., al resto de los elementos del medio como la hidrología, espacios protegidos, Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario, fauna, vegetación, patrimonio, etc., teniendo en cuenta la presión antrópica ya existente en la zona de actuación, se prevé que sean mínimas o poco significativas aplicando las medidas definidas en la documentación ambiental, entre las que cabe destacar las siguientes:

Prohibición del uso de caminos que transcurran por el interior de los espacios protegidos por parte de la maquinaria de obra y delimitación de un camino de obra que es el que deberán usar los vehículos pesados.

Jalonamiento de la zona de obras mediante una valla vertical de tipo opaco o ciego, independizando totalmente la zona de obras del espacio natural, protegiendo las áreas de mayor valor ecológico de la posible intrusión y el trasiego de maquinaria y personal de la obra.

Impermeabilización de la zona destinada a las tareas de limpieza y mantenimiento de maquinaria, así como instalación de sistemas de tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. En concreto en la zona cercana a los espacios de la Red Natura 2000 se instalará una barrera de protección formada por materiales absorbentes de combustibles con el objeto de poder contener un posible flujo de hidrocarburos que pueda escapar por fugas o vertido accidental.

Obligación de cumplimiento por parte del contratista de un Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición.

Establecimiento de un calendario de obras en el que se planifican las actuaciones para que tengan una duración de 6 meses de septiembre a febrero. Así, las obras no coinciden con el periodo de cría de la avifauna. En el caso de que por imprevistos de la obra, ésta se extendiera brevemente a lo largo del mes de marzo, solo se llevarían a cabo durante ese mes, tareas menores propias de cierre de obras, que no constituirían en ningún caso actuaciones molestas o que generasen ruido significativo que pudiera afectar a la fauna del entorno.

Inspección de la zona de obras por experto en fauna con el objetivo de recuperar el mayor número de animales que puedan ser afectados.

Se evitará crear lugares atractivos para la fauna ya sea por encharcamientos, acúmulo de residuos orgánicos, etc., para evitar colisiones con los vehículos en circulación o incluso con aeronaves. Igualmente se limitará la velocidad de la maquinaria para evitar atropellos en los caminos de acceso.

Se mantendrá informado a todo el personal de todas las medidas preventivas propuestas, mediante charlas, reuniones, material informativo, etc., con el fin de que aumenten su eficacia.

Pese a que no se prevé afección a los elementos del patrimonio histórico y cultural, y dado que los movimientos de tierra son prácticamente inexistentes, el promotor asegura que si durante las obras detecta algún indicio de yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado se comunicará de inmediato al Servicio de Arqueología de Cataluña y a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

Además, la documentación ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental detallando un seguimiento específico para cada uno de los aspectos ambientales estudiados (calidad química del aire, afección acústica, suelo, gestión de residuos, calidad del agua, vegetación, fauna, y patrimonio cultural). Definen unas fichas de control compuestas por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones, que se reflejarán en informes del responsable ambiental de la obra que acreditará documentalmente el cumplimiento del programa, y vendrá aprobados por la Dirección de Obra y el Director del expediente. Estos informes serán: semestrales, de fin de obra, y

especiales, en caso de que exista algún imprevisto que merezca la emisión de informes específicos.

Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación.

Además de las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento previstas por el promotor y asumidas por él a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental simplificada se deberá incorporar al programa de vigilancia ambiental el seguimiento de las afecciones de las obras sobre la fauna y la flora.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.^a del capítulo II del título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Remodelación plataforma del dique sur de la T1 en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.^a del capítulo II del título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 4 de abril de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

