

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**13889** *Resolución de 9 de agosto de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat».*

## Antecedentes de hecho

Con fecha 22 de diciembre de 2021, tuvo entrada en esta Dirección General, solicitud de evaluación ambiental simplificada junto con el documento ambiental (DA) del proyecto «Nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat». El promotor del proyecto es AENA SME SA y el órgano sustantivo, la Entidad Pública Empresarial ENAIRE.

El proyecto tiene como objeto la nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión de Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, dado que varios tramos de las conexiones han sido afectados por cortocircuitos producidos por inundaciones, en especial, de las arquetas que albergan empalmes.

Con fecha 28 de enero de 2022, se realizó el trámite de consultas previas, de acuerdo con el artículo 46.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Al no haberse recibido respuesta de los organismos autonómicos competentes en medio ambiente, aguas y riesgos, fueron tramitados requerimientos a sus órganos jerárquicamente superiores, con fecha 3 de marzo 2022, según establece el artículo 46.3 de la citada norma, recibándose informes de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural y de la Agencia Catalana del Agua (ACA), ambas pertenecientes al Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural de la Generalitat de Cataluña.

Con fecha 11 de mayo de 2022, como consecuencia del contenido de los informes que constan en el expediente y del análisis realizado, se solicitaron al promotor modificaciones al proyecto para evitar impactos ambientales significativos, el cual remitió su respuesta el 27 de mayo 2022.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados, y si han remitido su informe en relación con el DA:

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Departamento de Agricultura, Alimentación y Acción Climática. Generalitat de Cataluña.	No
Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Agricultura, Alimentación y Acción Climática. Generalitat de Cataluña.	Sí**
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	No

(\*) Denominación en el momento de la consulta.

(\*\*) Responde tras reiteración.

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Agencia de Residuos de Cataluña. Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña.	Sí
Agencia Catalana del Agua. Departamento de Agricultura, Alimentación y Acción Climática. Generalitat de Cataluña.	Sí**
Dirección General de Planificación en Salud. Departamento de Salud. Generalitat de Cataluña.	No
Dirección General de Protección Civil. Departamento de Interior. Generalitat de Cataluña.	No
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Vicepresidencia, Políticas Digitales y Territorio. Generalitat de Cataluña.	No
Diputación Provincial de Barcelona.	No
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Boi Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Viladecans (Barcelona).	Sí
Ecologistas en Acción-CODA-Confederación Nacional.	No
SEO/BirdLife.	No
Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENEC).	No
Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural	No

(\*) Denominación en el momento de la consulta.

(\*\*) Responde tras reiteración.

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.

### 1. Características del proyecto

El proyecto tiene como objeto la sustitución de los anillos de media tensión de navegación aérea, balizamiento par, balizamiento impar, bombeo y depuradora, así como las conexiones entre varias centrales eléctricas en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat; en concreto, entre la central eléctrica del lado tierra (CELT) y central eléctrica del lado aire (CELA), y entre la central eléctrica de la nueva área terminal (CENAT) y la CELA. Varios tramos de las conexiones han sido afectados por cortocircuitos por inundaciones, debidas a las fuertes lluvias y a la proximidad del nivel freático; sus efectos desfavorables son incrementados por la salinidad del agua del mar.

Según las últimas incidencias, el DA define dos zonas conflictivas: zona de riesgo 1, a unos 960 m al sur de la CELA, perpendicular a la línea de litoral marítimo, en la que se produjo un solo cortocircuito; y zona de riesgo 2 en los alrededores del lado sur de la CEREM en un radio máximo de 820 con centro en ella, en la que se produjeron 5 cortocircuitos.

La actuación general finalmente adoptada será levantar todo el trazado de los anillos por encima de la cota cero siempre que sea posible. La opción preferente será el trazado por galería, seguida por las canalizaciones superficiales. Sólo en caso de que no pueda ejecutarse ninguna de ellas, se llevará a cabo canalización soterrada. En este último caso, se minimizarán los empalmes entre cables y se ubicarán siempre por encima de la cota cero. Se distinguen 3 zonas según el tipo de actuación: 1, en la que se realizará el trazado por galería y por la que discurren 35,65 km de circuitos trifásicos en la zona oeste y norte; 2, al sur y al este, con canalización superficial y por la que discurren 35,22 km de circuitos trifásicos; y 3, con 20,49 km de circuitos trifásicos en canalización soterrada, en tramos cortos en todas las zonas anteriores. No obstante, el DA indica que

en la conexión CELT-CELA falta por solucionar una indeterminación en cuanto a la actuación a llevar a cabo.

Los trabajos a desarrollar serán: desbroce del terreno, excavación, instalación y sustitución de líneas eléctricas, en superficie mediante bancos de tubos y en profundidad, mediante zanjas o sustitución/reutilización de galerías, instalación de arquetas y armarios para centros de transformación y reposición de servicios afectados. Se requerirá la demolición de una caseta, 26 señales de tráfico, una estructura intermedia, 8.824,84 m<sup>2</sup> de pavimento y 1.331,94 m de bancos de tubos, así como la retirada de 239.269,85 m de cable unipolar y 682,6 m<sup>2</sup> de terreno natural. Se instalarán dos zonas de instalaciones auxiliares (ZIA) o campamentos de obra en lugares antropizados, despejados, con escasa vegetación natural y con accesos ya existentes, destinados habitualmente a acoger este tipo de campamentos eventuales, con superficie total de unas 8 ha.

El DA plantea la alternativa 0 de no realización del proyecto, frente a la solución descrita, que se considera la única posibilidad para solventar los problemas detectados. Esto se debe a los condicionantes técnico-económicos existentes, ya que supone el mínimo trazado por galería y por canalización enterrada y, a su vez, reduce al máximo las zonas de riesgo de cortocircuitos en todo el recorrido.

## 2. Ubicación del proyecto

El proyecto se realizará en el interior del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, que está situado en los términos municipales de El Prat de Llobregat, Villadecans y Sant Boi de Llobregat, en la provincia de Barcelona, perteneciente a la comunidad Autónoma de Cataluña. El aeropuerto está a una altitud de 6 m sobre el nivel del mar, a unos 12 km al suroeste de la ciudad de Barcelona, a sólo 3 km del Puerto de Barcelona y a 7 km del Polígono Industrial de la Zona Franca, uno de los parques industriales y logísticos más importantes de España.

## 3. Características de los potenciales impactos

A continuación, se resume la información aportada por el promotor en su DA, junto a las consideraciones de los organismos consultados y la información complementaria aportada por el promotor como respuesta.

Flora, vegetación, hábitats de interés comunitario (HIC). En fase de ejecución, se identifican efectos temporales y de poca importancia, dada la antropización previa del lugar donde se realizarán las obras. Consistirán en la eliminación de todos los ejemplares arbustivos y herbáceos que se encuentren en el área de actuación, con sustitución de cubiertas de vegetación natural por superficies artificiales y la consiguiente destrucción del hábitat; si bien, en la mayoría de los casos, se actuará sobre zonas previamente pavimentadas o sin vegetación. Así, se ha calculado la ocupación temporal de suelo original en unos 407,1 m<sup>2</sup> con desbroces de escasa superficie y repartidos puntualmente, para la implantación de las canalizaciones soterradas. Se trata de pastos manejados o cunetas, fundamentalmente en el lado aire. También para el emplazamiento de las ZIA deberá afectarse mínimamente a terreno natural. No se prevé la realización de ninguna tala. Además, podría incrementarse el riesgo de incendio durante la realización de las obras. Por otro lado, tendrá lugar un efecto indirecto sobre la comunidad vegetal por la emisión de gases y partículas a la atmósfera, por funcionamiento de la maquinaria de obras.

Para determinar el tipo de vegetación que podría resultar alterada, según del DA, se ha realizado una prospección en el área de afección y se ha consultado la cuadrícula 30TXM61, así como la Lista Roja de Flora Vasculosa Española. Se ha identificado la malva (*Kosteletzkya pentacarpos*), especie protegida, en el entorno de la laguna de La Ricarda, a una distancia mínima de la zona de actuación de unos 700 m, por lo que se considera que no habrá impactos sobre ella. Por otro lado, los HIC más próximos son los de

códigos 1320 «Pastizales de *Spartina (Spartinion maritimi)*», 1410 «Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*)» y 2270\* «Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster*\*». Sólo será afectado el primero, situado dentro de la Zona de Especial Conservación/Zona de Especial Protección para las Aves (ZEC/ZEPA) ES0000146 «Delta del Llobregat», también Reserva Natural del Remolar-Filipinas, es interceptado por las conducciones en galería a remplazar; por ello, según el DA, no se considera que se produzcan nuevos impactos sobre él. Se ha detectado además la presencia de la planta exótica *Malvella leprosa* en las proximidades; la realización de las obras podría favorecer su propagación. No se han previsto impactos en fase de explotación.

Para paliar estos efectos, el DA indica que se extremarán las medidas cautelares con los jalonamientos precisos para conservar la vegetación evitando la destrucción de áreas que no sean ocupadas de forma definitiva por la explotación; se instará a que la maquinaria circule siempre por las zonas definidas al efecto. Además, se realizará una inspección visual de la vegetación colindante con la zona de obras durante las actividades generadoras de polvo y, en caso de detectarse afección, se llevarán a cabo riegos de limpieza y lavado de los ejemplares afectados. Se prohibirá la quema de restos vegetales, se utilizará maquinaria de dimensiones adecuadas al espacio disponible y se realizará la protección individual de árboles aislados mediante dispositivos específicos definidos con detalle en la página 135 del DA.

Los movimientos de tierras que se produzcan en los lugares con presencia de *Malvella leprosa* y las tierras sobrantes que pudiesen producirse, seguirán protocolo de buenas prácticas detallado en las páginas 135 y 136 del DA.

Tras las obras, se prevé la revegetación de las zonas afectadas temporalmente y que con anterioridad no se hallasen pavimentadas y el desmantelamiento de zonas auxiliares para devolver las superficies a su situación original.

Además, como parte del programa de vigilancia ambiental (PVA), el promotor prevé comprobar que la vegetación colindante situada en los márgenes de la actuación, en áreas sensibles, no se ve afectada; asimismo, se establecerá un control del extendido de la tierra vegetal y de la presencia de *Malvella leprosa*.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña destaca que los principales impactos de la actuación se producen sobre el HIC 1320, dentro de Red Natura y Reserva Natural, en unos 600 m. Aunque en la actualidad ya existan las galerías, señala que no debe obviarse la afección a estos espacios que quedarán alterados en la ejecución del proyecto y habrán de tomarse medidas específicas en la instalación del nuevo cableado. Considera conveniente estudiar y valorar una alternativa que siguiera el acceso existente fuera de la zona protegida.

El promotor aclara que los trabajos en la zona se efectuarán extrayendo el cableado existente, mandrilando los tubos y tendiendo uno de mayor calidad resistente al agua. La operación de mandrilado no requiere maquinaria, pues consiste en introducir en los tubos de la canalización una especie de cepillo esférico denominado mandril que, por empuje o tracción, retira suciedad, lodo, piedras y otros materiales que hayan quedado en ellos. De este modo, se despejan al máximo para la colocación del nuevo cableado. Se realiza entre dos arquetas consecutivas. Además, los vehículos necesarios para la operación se situarían en el vial, nunca sobre terreno natural.

En cuanto a la posibilidad de ejecutar un nuevo trazado en la ubicación propuesta por el organismo autonómico, el promotor estima que los efectos ambientales serían superiores a mantener el trazado existente. Adicionalmente, este nuevo trazado afectaría al Área de seguridad de extremo de pista (RESA), sistema de aterrizaje instrumental (ILS) y demás radioayudas y tendría una afección superior a al espacio protegido.

El Ayuntamiento de Villadecans solicita, como medida para compensar las posibles afectaciones a la flora, la realización de una prospección previa a las obras por un experto en botánica.

El promotor responde que, durante los trabajos de elaboración del DA, se realizó una prospección de la vegetación de toda la zona con vegetación natural afectada por el proyecto, con especial hincapié en la detección de especies protegidas, por lo que no

la considera necesaria, destacando las medidas para la protección de la comunidad vegetal del DA.

Fauna. Sólo se producirán impactos sobre la fauna en fase de ejecución y serán la alteración y destrucción de hábitats faunísticos y especies asociadas, como consecuencia del desbroce de las superficies herbáceas. No obstante, se estima que, al tratarse de unas acciones de poca entidad, la importancia del impacto se minimiza. También, considera el impacto negativo indirecto de las molestias derivadas de las obras, por incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas de la maquinaria.

El DA incluye una relación de especies faunísticas, para cuya elaboración se ha consultado el Inventario Nacional de Biodiversidad del MITECO, cuadrícula UTM de 10 × 10 km, código 31TDF27. El listado de taxones faunísticos afectados se recoge entre las páginas 64 y 70 del DA, que, además, indica que las actuaciones coinciden parcialmente con los planes de recuperación de la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*), el avetoro común (*Botaurus stellaris*) y el farfet (*Aphanius iberus*). Se indica que la primera de ellas no nidifica actualmente en el Delta del Llobregat. También se detallan las especies faunísticas en la zona del Delta del Llobregat entre las páginas 75 y 76 del DA.

Para reducir los efectos negativos detectados, el DA prevé, antes del inicio de los trabajos, la realización de una completa inspección por parte de un experto en fauna, para recuperar el mayor número posible de ejemplares que pudiesen verse afectados e implementar las medidas oportunas. Se establecerá, asimismo, un calendario de obras que evite las acciones más ruidosas en el periodo de cría de las especies animales presentes (marzo-julio). Además, existirá una limitación horaria de las obras: las tareas más ruidosas se realizarán preferentemente durante el día y fuera de los periodos de amanecer y atardecer.

Como labores de vigilancia, el DA prevé el control de la realización de batida de fauna con carácter previo al inicio de las obras. Además, prevé comprobar la presencia de nidos y madrigueras en la zona de actuación y, en su caso, informar al organismo competente. Por último, se constatará que las actuaciones se realizan fuera de los periodos críticos para el desarrollo de las especies de fauna (cría y nidificación, según las especies identificadas) que hayan identificado en la batida de fauna realizada al inicio de las obras.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural insiste en la limitación horaria y el calendario de obras e informa que las canalizaciones superficiales, que se situarán en el lado sur y este, supondrán un nuevo obstáculo superficial para la fauna y podría causar un efecto barrera, por lo que deben proponerse medidas.

El promotor señala que la prospección previa de fauna está prevista en el DA y que las nuevas canalizaciones no suponen un obstáculo superficial adicional, ya que irán adosadas a los muretes del vallado perimetral de seguridad y, por tanto, quedarán asimiladas a él; además la infraestructura es de escasa entidad tanto en su desarrollo superficial como en altura, puesto que los muretes no superan los 0,6-0,8 m, según zonas.

El Ayuntamiento de Viladecans, por su parte, indica que la gaviota de Audouin, aunque no se ha reproducido en los lugares gestionados por el Consorcio para la protección y la gestión de los espacios del Delta del Llobregat, sí lo ha hecho en otras zonas del Delta; la mayor concentración de parejas (311), se encuentra en el puerto de Barcelona a unos 5 km de los lugares de Red Natura 2000 del entorno del aeropuerto. Estos aspectos no han quedado convenientemente reflejados en el DA. Por otro lado, como medida para compensar las posibles afectaciones a la fauna, el consistorio considera importante la realización de una prospección faunística previa a las obras; añade que los taxones más afectados, serán erizos, serpientes y otros reptiles.

El promotor toma razón de las puntualizaciones sobre la gaviota de Audouin, si bien considera que, dada la distancia a la que se desarrollarán las obras, no se espera ningún impacto sobre la especie.

Red Natura 2000 y otros espacios protegidos. Las actuaciones son limítrofes con la ZEC/ZEPA ES0000146 «Delta del Llobregat»; además, las canalizaciones que discurren por delante de la cabecera 07R, lo hacen parcialmente dentro de ese lugar en una

longitud de 590 m, también considerado Reserva Natural Parcial de El Remolar Filipinas. Colindante con el espacio anterior, en la parte marina, se sitúa la ZEPA ES0000513 «Espacio Marino del Baix Llobregat-Garraf». El promotor considera compatible la actuación prevista con estos espacios. En el caso del primero de ellos, no se estima que haya un incremento de afecciones al desarrollarse los trabajos previstos dentro de él en canalizaciones ya existentes. Por otro lado, el DA también señala que gran parte del aeropuerto de Barcelona se localiza en el interior del Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA) número 140 «Delta del Llobregat» y que, en sus proximidades y en ámbito marino, se localiza la IBA número 410 «Aguas del Baix Llobregat-Garraf». Las medidas expuestas en los apartados de vegetación y fauna serán de aplicación a este punto y servirán para paliar los impactos detectados.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña destaca como principal impacto la incidencia sobre el HIC 1320, situado dentro de la Zona de Especial Conservación/Zona de Especial Protección para las Aves (ZEC/ZEPA) «Delta del Llobregat» por efecto de la canalización indicada por el promotor. Sus observaciones y la respuesta del promotor han quedado recogidas en el apartado de vegetación de esta resolución.

Este órgano ambiental considera que la realización de los trabajos por canalizaciones ya existentes y mediante mandrilado, con las medidas expuestas por el promotor en su DA y en su aporte documental posterior, minimizan la incidencia sobre el lugar de Red Natura 2000 ZEC/ZEPA «Delta del Llobregat» y no supondrán un menoscabo de sus valores.

Suelo, subsuelo y geodiversidad. En fase de ejecución, el DA prevé la alteración de la calidad y potencialidad agrológica del suelo por remoción del sustrato, así como la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas, la posible compactación por circulación de maquinaria de forma temporal, riesgo de vertidos accidentales que puedan dar lugar a contaminación y generación de residuos. Las superficies de ocupación se han indicado en el apartado de vegetación. Estos impactos se consideran de poca relevancia en el DA, por la antropización previa del lugar de actuación. Los volúmenes de residuos generados y su clasificación se especifican entre las páginas 92 y 93 del DA. Entre ellos, se calcula que se retirarán 824,5 m<sup>3</sup> de tierras con código LER 17.05.04 destinadas a vertedero, así como 0.28 t de residuos peligrosos. No se prevén impactos en fase de explotación.

Como medidas preventivas, el promotor señala que se realizará la impermeabilización y disposición adecuada de la zona auxiliar de obras, la limitación y jalonamiento de los lugares de ejecución, la retirada y almacenamiento de tierra vegetal durante las obras, con reutilización posterior, la gestión de residuos peligrosos y no peligrosos según legislación vigente y la realización de repostajes y otras labores en el parque de maquinaria. Asimismo, como medidas correctoras, se prevé la restitución topográfica y vegetal de las zonas afectadas por instalaciones temporales y el laboreo de suelos compactados por movimiento de maquinaria. En caso de aparición de suelos contaminados, se actuará conforme al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

El PVA prevé el control de la minimización de la ocupación del suelo y elementos auxiliares, la inspección visual para evitar daños por circulación de vehículos fuera de zonas señalizadas, el control de la retirada de tierra vegetal y su conservación, la comprobación de la no realización de vertidos accidentales, el control de la gestión de suelos contaminados y de residuos.

Consta en el expediente, informe favorable de la Agencia de Residuos de Cataluña que realiza consideraciones de índole normativa sobre gestión de residuos.

Atmósfera, factores climáticos y cambio climático. El DA considera que la realización de las obras producirá una disminución temporal de la calidad del aire por emisión de partículas sólidas y gaseosas, así como posibles molestias por incremento de los niveles de presión sonora. Identifica varias zonas acústicas de tipo B1 cercanas a las

actuaciones: límite este de la Zona de Servicio Aeroportuario junto a la carretera B-203, colindante con una de ellas, pero en la que sólo se encuentran edificaciones de uso agrario; zona residencial situada a unos 350 m al sureste de la actuación sobre la que no se esperan niveles de inmisión significativos por estar a suficiente distancia; y área situada a 140 m al norte de la zona de actuación, aunque sin presencia real de edificaciones residenciales. Por último, el DA señala que al instrumento de gestión de la ZEPA/ZEC sobre la que se actuará parcialmente no define ninguna limitación acústica; además, ésta se ubica en el interior de la Zona de Servicio Aeroportuario y en las proximidades de una de las cabeceras de pista, con niveles de ruido, medios y máximos, muy elevados en la actualidad. No se contemplan impactos durante la explotación.

Para minimizar los impactos detectados, el DA prevé la realización de buenas prácticas en obra, definidas en su página 125, el control de la emisión de gases de combustión y la prevención del ruido de maquinaria de obras con el cumplimiento normativo correspondiente, así como el acondicionamiento de vehículos y viales. Además, se prevé la adecuada distribución superficial y temporal de trabajos. De este modo, se definirán los viales de obra alejados de zonas pobladas y el cronograma de actuaciones procurará disminuir las afecciones acústicas sobre la población. En caso necesario, se proporcionará información detallada de los plazos de ejecución de las obras a los habitantes del entorno. Se hará hincapié en la programación de las actuaciones más ruidosas en el entorno de zonas sensibles, particularmente los próximos a conducciones a ejecutar en el límite de la Zona de Servicio Aeroportuario, donde se evitarán los trabajos nocturnos.

El PVA contempla la comprobación de los niveles de polvo y de sus sistemas de contención, así como su presencia sobre la vegetación, el control de la emisión de gases contaminantes y de emisiones acústicas por maquinaria de obras y el seguimiento del ruido en las zonas habitadas; en caso de detectarse niveles de presión sonora superiores a los admisibles durante períodos significativos de tiempo, se adoptarán medidas específicas, como la instalación de pantallas acústicas móviles.

Consta informe favorable de la Oficina Española del Cambio Climático (OECC).

El Ayuntamiento de Viladecans informa que, tanto su municipio como El Prat de Llobregat están incluidos en la zona de protección especial del ambiente atmosférico para la contaminación del dióxido de nitrógeno y las partículas, según Decreto 226/2006, de la Generalitat de Catalunya. Las obras en estos municipios han de cumplir con las condiciones establecidas por el acuerdo de gobierno GOV/127/201, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico (PAMQA) y en el Decreto 152/2007 de 10 de julio. Añade que el consistorio ha aprobado en febrero de 2022 su mapa de capacidad acústica, en el que la zona del Remolar-Filipines está catalogada como de máxima protección acústica (A1).

El promotor responde el Decreto 152/2007 ha sido derogado por el PAMQA, que incluye un conjunto de medidas a aplicar por la Generalitat de Cataluña, aunque su ejecución dependa de Aena o del Estado, y también, por los entes locales, y que, en cualquier caso, no contempla actuaciones en fase de obras. No obstante, durante la ejecución, Aena atenderá al cumplimiento de la normativa sobre calidad del aire que le sea de aplicación. En cuanto a la zona acústica aludida, Aena no ha podido identificarla; señala que la más próxima al área de actuación es de tipo A4 y está alejada de las actuaciones previstas que se llevarán a cabo dentro del perímetro aeroportuario y de sus Servidumbres Acústicas.

Agua. El DA señala que existe la posibilidad de que se produzca la contaminación tanto de las aguas superficiales como de las subterráneas durante las obras. Indica que el cauce del río Llobregat se sitúa a una distancia mínima de 890 m de las actuaciones y que, en interior del aeropuerto, además, existen numerosos canales y zonas encharcadas que conectan con sistema del acuífero del Bajo Llobregat; sin embargo, dada la distancia a la que se encuentran y la reutilización de canalizaciones existentes, la probabilidad de contaminación es baja. En cuanto a aguas subterráneas, el aeropuerto

se emplaza en la zona deltaica del río Llobregat, con características litológicas típicas de «delta arenoso», con alta permeabilidad en el acuífero superior (acuífero libre) y escasa profundidad, por lo que presenta vulnerabilidad al vertido de contaminantes. Sin embargo, las actuaciones no suponen la intrusión directa en los acuíferos.

El DA contempla llevar a cabo buenas prácticas en obra para la protección de las aguas, que se describen entre sus páginas 132 y 134. Además, prevé que las instalaciones de obra se emplacen fuera de zonas de interés hidrológico y evitar la apertura de nuevos caminos de acceso que, de ser necesarios, se realizarían sin afectar al sistema hidrológico, sin desbroces de vegetación y sin vadeo por el lecho de los cauces. Por otra parte, los materiales acopiados procedentes de la excavación, no se almacenarán en los cauces de cursos fluviales próximos, ni en sus márgenes, a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos a sus aguas, situándose, como mínimo, a una distancia de 200 m. Asimismo, para cualquier actuación en zona de policía del Dominio Público Hidráulico (DPH), se solicitará la autorización previa ante la administración competente. También, se prevé la restauración en canalizaciones que se realicen por suelo natural, la implantación de balsas de decantación y drenajes y la restauración de las zonas de terreno natural que, en su caso, sean afectadas.

El PVA incluye el control de la ejecución de balsas de decantación, de la ejecución del drenaje perimetral, de los vertidos de agua de saneamiento de obras y de las medidas de control e integración ambiental en las zonas de instalaciones auxiliares, así como el seguimiento de la calidad de las aguas de balsa de decantación.

Consta en el expediente, informe de la Agencia Catalana del Agua (ACA) que considera que las actuaciones previstas no implican una afección directa sobre el ámbito del DPH de las aguas superficiales. Añade que, dados los riesgos de afecciones existentes en fase de obras, deberán desarrollarse las medidas contenidas en el DA, además de lo indicado en el PVA. Por último, realiza una serie de recomendaciones de índole general y recuerda la necesidad de solicitar ciertos permisos; el promotor muestra conformidad con todo ello en su documentación complementaria.

El Ayuntamiento de Viladecans insiste en extremar las precauciones para evitar vertidos, y, en caso que se produzcan, debe existir un protocolo de actuación para impedir que lleguen a la zona de El Remolar.

Paisaje. El DA prevé una transformación temporal del entorno de las obras, que afectará a la morfología, cromatismo, textura y percepción visual del paisaje durante la ejecución. Además, durante la fase de explotación, las nuevas infraestructuras superficiales producirán incidencia sobre el medio perceptual; sin embargo, el promotor resta importancia a estos efectos, pues las actuaciones se desarrollan en un entorno ya antropizado, en general adosadas al vallado y no se realizan en altura.

Para minimizar los efectos sobre el paisaje, el DA explica las medidas de restauración que se han detallado en el apartado dedicado a vegetación de esta resolución. Dentro de las acciones del PVA, se consideran las mismas acciones que las contempladas en el caso de vegetación.

La Dirección General de Medio Natural y Políticas Ambientales de la Generalitat de Catalunya indica que las nuevas canalizaciones superficiales que se situarán en el lado sur y este podrían causar un nuevo impacto visual sobre el paisaje de la zona y estima que debería considerarse este efecto y proponer medidas de integración paisajística.

El promotor insiste en que estas nuevas canalizaciones se construyen adosadas a los muretes del vallado perimetral de seguridad y, por tanto, quedan asimiladas a éste; además, son de poca entidad y de baja altura, por lo que no constituyen una alteración relevante y no es necesario proponer medidas de integración paisajística.

Patrimonio cultural. El DA señala que, consultadas fuentes bibliográficas patrimoniales, se deduce que ninguna de las actuaciones contempladas en el proyecto genera afecciones directas ni indirectas a bienes integrantes del Patrimonio Cultural del Bajo Llobregat. Se estima que, de producirse incidencia sobre estos elementos del medio, podrían tener lugar, en su caso, durante las obras, principalmente en los movimientos de tierras. Por ello, el DA prevé el control arqueológico de todos los



movimientos de tierras que se realicen. En el caso de que durante la ejecución aflorase algún indicio arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se informará a la Agencia Catalana del Patrimonio Cultural de la Generalitat de Cataluña. Por otro lado, el DA añade que se estará a lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español. El PVA contempla la comprobación del control y seguimiento arqueológico.

El informe de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura recalca que, según la Ley 16/1985, los organismos de la Administración del Estado serán los competentes respecto de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico Español adscritos a servicios públicos gestionados por la Administración del Estado o que formen parte del Patrimonio Nacional, como es el caso. Añade que, en la documentación del promotor, más allá de la Carta Arqueológica de Cataluña, no se menciona ninguno de los documentos, inventarios ni catálogos ni se hace referencia a estudios arqueológicos previos llevados a cabo en la zona de afección aeroportuaria. Recomienda que se emprendan las actuaciones pertinentes para garantizar la protección efectiva y administrativa de los bienes que aparecen explícitamente listados en el DA y sobre cuyo estatus de protección a nivel jurídico no se hace mención en el texto. Además, según la Ley 16/1985, el descubridor de restos de patrimonio arqueológico deberá comunicar a la Administración competente su descubrimiento en el plazo máximo de treinta días e, inmediatamente, cuando se trate de hallazgos casuales. En este caso, y por los motivos anteriormente desarrollados, la administración competente es la Administración General del Estado.

Por su parte, el Ayuntamiento de Viladecans estima necesario tener en cuenta el conjunto de Ca la Pilar, en la pineda del Remolar.

El promotor afirma que se ajustará a lo establecido en la Ley 16/1985, que dará cumplimiento a las indicaciones que Ministerio de Cultura y Deporte, en su caso, y que, si se produce algún hallazgo, Aena lo pondrá inmediatamente en conocimiento de ese organismo. Informa que, en septiembre de 2020, se accedió a los inventarios arqueológico y arquitectónico del patrimonio cultural inmueble catalán. Se identificaron los siguientes bienes arquitectónicos y su distancia a las obras: Edificio de la Telegrafía de Marconi, a 141 m; Torre de la Ricarda, a 45 m; y Cal Mel Natrus-Cal Malet, a 53 m. En cuanto a bienes arqueológicos y paleontológicos, se encuentran a una distancia importante, pues se han localizado Can Monés, a 329 m y Les Sorres IV, a 1.970 m. La torre de telegrafía es el único bien ubicado dentro de la zona de servicio. No obstante, ninguno de estos bienes se verá afectado por los trabajos previstos. Respecto al Conjunto Arquitectónico de Ca la Pilar, el promotor indica que se ha vuelto a consultar el inventario el 17 de mayo de 2022 y se localiza también alejado de las actuaciones, según se muestra en la cartografía que adjunta.

Vulnerabilidad ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes. El DA incluye un apartado específico que identifica, en primer lugar, las posibles catástrofes como los incendios forestales, tanto en zonas próximas a la actuación como los asociados a posibles accidentes durante la fase de ejecución. Señala que existe peligrosidad alta de ocurrencia de incendio en la mayor parte de la zona de estudio, más importante en el oeste, donde la vulnerabilidad se considera alta, según dispone el Acuerdo GOV /141/2014, de 21 de octubre, por el que se aprueba la revisión del Plan especial de emergencias por incendios forestales de Cataluña. No obstante, la probabilidad de que se produzca un incendio forestal es prácticamente nula. Para minimizar las posibilidades de incendios forestales, se dispondrán elementos de delimitación que impidan el acceso a la vegetación herbácea, como se ha indicado en el apartado de vegetación. Además, se contempla un Plan de Prevención y Extinción de Incendios como parte del proyecto de ejecución.

También el DA tiene en cuenta como catástrofe, la inundación; el área de actuación no solapa con la delimitación de las áreas de riesgo de inundación (ARPSIS) del segundo ciclo de planificación en la Demarcación Hidrográfica Cuencas Internas de Cataluña (DHCIC); si bien, linda con la ARPSI fluvial «Cuencas de las rieras del

Garraf» y se sitúa relativamente próxima a la ARPSI marina «Sitges-Viladecans». Existe una probabilidad alta de inundación que circunda la zona de actuación, con solape parcial en la zona oeste, para un periodo de retorno de diez años, como corrobora el Acuerdo GOV/14/2015 (INUNCAT). Para disminuir los riesgos ambientales asociados a las inundaciones, se prevé proyectar el menor número de empalmes y realizar arquetas superficiales minimizando y alejando así los puntos críticos de las líneas del agua. Además, se contemplan medidas específicas en el proyecto recogidas en sus anejos número 24 de integración ambiental y número 26 de estudios de seguridad y salud: exclusión de zonas con riesgo de inundación para instalar campamento de obras; prohibición de localizar cualquier tipo de instalación o servidumbre en los cauces de drenaje natural del territorio evitando su ocupación y definición de un Plan de emergencia de la obra para situaciones relacionadas con inundaciones y posible evacuación.

En cuanto a la catástrofe derivada de la ocurrencia de fenómenos sísmicos, el DA indica que el aeropuerto se sitúa dentro del rango de aceleración pico de  $0,08 \text{ m/s}^2$ , baja peligrosidad sísmica, en el límite con moderada y la probabilidad de que ocurran es baja. El DA estima que la vulnerabilidad del aeropuerto ante los sismos es media-baja. El Gobierno de Cataluña dispone del Acuerdo de Gobierno GOV/138/2014 (SISMICAT) y el aeropuerto cuenta con Plan de Autoprotección que contempla este riesgo.

En lo que respecta a accidentes graves, el DA ha tenido en cuenta, en primer lugar, las sustancias peligrosas; el aeropuerto está incluido en el ámbito de aplicación del Real Decreto 840/2015. Además, el Gobierno de Cataluña dispone del Acuerdo GOV/117/2017 (TRANSCAT). El DA considera que, dada la magnitud del proyecto, los vertidos tendrían carácter puntual y se localizarían en áreas dentro de su perímetro, impermeabilizadas y con sistemas de recogida de pluviales y vertidos, para minimización de filtraciones, por lo que resta importancia a estos posibles efectos. La ocurrencia de un accidente grave puede suponer que se generen residuos de diversa índole, aunque la probabilidad de que tengan lugar es considerada en el DA baja y de difícil cuantificación. Se establecerá un protocolo de actuación con carácter preventivo; además, en el proyecto constructivo se prevén medidas para evitar problemas con el almacenaje y transporte de residuos peligrosos. Se prevé, asimismo, la retirada de residuos, en su caso, con las correspondientes medidas de seguridad y posterior gestión según legislación vigente. Por último, también el mismo apartado, se consideran los incendios asociados a posibles accidentes, si bien, es estiman poco significativos.

El aeropuerto cuenta con Planes de Emergencia y Autoprotección para enfrentarse, en su caso, a los posibles accidentes graves considerados.

La ACA informa que, evaluado el riesgo de inundación a través visor, se concluye que las obras previstas no afectarían a la delimitación de Zona de Flujo Preferente (ZFP) ni al DPH de cauces públicos, ni sus zonas de policía. Sin embargo, a modo preventivo, se considera óptimo que se ejecuten las medidas preventivas contenidas en el DA. Por otro lado, ante la existencia en el interior del aeropuerto de numerosos canales de drenaje y zonas encharcadas que conectan con el complejo sistema del acuífero del bajo Llobregat, se sugiere que la ejecución de actuaciones no disminuya la capacidad de drenaje actual del recinto interior del aeropuerto y, que se preste especial atención a los efectos resultantes de las estructuras lineales que levantan los anillos por encima de la cota cero y la canalización superficial del cableado. Asimismo, se recomienda que eviten acopios de materiales que puedan ser arrastrados y degradar el entorno. El promotor, en su documentación complementaria, muestra su conformidad con estas sugerencias.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.<sup>a</sup> del capítulo II del título II de la ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento debido a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2 apartado c), al tratarse de la modificación de un proyecto ya autorizado y ejecutado, que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Nueva canalización y sustitución de líneas de alta tensión aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 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 de autorización del proyecto.

Madrid, 9 de agosto de 2022.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## NUEVA CANALIZACIÓN Y SUSTITUCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN AEROPUERTO JOSEP TARRADELLAS-BARCELONA-EL PRAT

