

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 13865** *Resolución de 15 de junio de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Urbanización de terreno al sur de la T4 en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 2 de abril de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Urbanización de terreno al sur de la T4 en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas», remitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo, del que AENA SME, SA es promotor.

El objeto del proyecto es la definición de las actuaciones necesarias para ejecutar la ampliación de un tramo de viario y la dotación de servicios básicos de urbanización a la parcela T4 sur del aeropuerto Adolfo Suárez, situada junto al aparcamiento P11 y al aparcamiento bus T4. Para ello, se ocupará una superficie de 11.200 m² de suelo no pavimentado. Asimismo, las actuaciones planteadas se ejecutarán dentro de la zona de servicio aeroportuaria (ZSA), delimitada por el Plan Director vigente, aprobado mediante Orden de 19 de noviembre de 1999, modificada por la Orden FOM/2556/2012, de 16 de noviembre, por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Con fecha 28 de mayo de 2025, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 24 de julio de 2025, se reitera petición de informe a la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal y a la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, ambas de la Comunidad de Madrid, cuyos informes se reciben, respectivamente, el 22 de agosto y el 27 de octubre de 2025.

Con fecha 4 de noviembre de 2025, de acuerdo con las alegaciones realizadas por la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Comunidad de Madrid, se requiere al promotor que complete el documento ambiental en relación con el análisis de alternativas, la definición del proyecto, concreción de impactos sobre la vegetación y aceptación de medidas. Con fecha 6 de marzo de 2026, se recibe la respuesta del promotor.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación (MITECO).	No
Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes. Ministerio de Cultura.	Sí
Confederación Hidrográfica del Tajo (MITECO).	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Transición Energética y Economía Circular. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Comunidad de Madrid.	Sí
Dirección General del Suelo. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Comunidad de Madrid.	No
Dirección General de Urbanismo. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Comunidad de Madrid.	No
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Comunidad de Madrid.	Sí
Agencia de Seguridad y Emergencias. Comunidad de Madrid.	Sí
Ayuntamiento de Madrid.	Sí
WWF/España.	No
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	No
Ecologistas en Acción CODA.	No

Analizada la documentación obrante 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.

El proyecto consiste en la construcción de dos viales que se cruzan en un ángulo de 90 grados; el cruce se resuelve mediante una glorieta. Los viales están formados por dos calzadas, una para cada sentido de la circulación, con dos carriles de 3,8 m y dos arcones de 0,4 m a cada lado. Las actuaciones consistirán en operaciones de acondicionamiento (limpieza y desbroce del terreno no pavimentado, eliminación de vegetación, desmontajes y demoliciones); movimientos de tierras; pavimentación de una superficie de 6.676 m² para la construcción de los viales y de la glorieta; instalación de un sistema de drenaje; instalación de una bionda en el perímetro del tramo norte-sur; instalación de báculos, de suministro eléctrico y de abastecimiento de agua.

El documento ambiental no incluye alternativas al proyecto, lo que el promotor justifica debido a que las posibilidades están determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos. Así, la urbanización de terreno al sur de la terminal T4 se realiza como una prolongación de las infraestructuras ya existentes. Las necesidades que presenta el aeropuerto sólo pueden ser cubiertas del modo planteado en el proyecto.

La Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Comunidad de Madrid señala la necesidad de aportar un estudio de alternativas, incluyendo la alternativa cero o de no actuación. Además, requiere información más detallada de las zonas auxiliares planteadas.

El promotor informa sobre la necesidad de ejecutar las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente, al objeto de habilitar y dotar de accesos a las distintas áreas o parcelas de la zona de pasajeros, por lo que considera que solo existe una alternativa técnica y ambientalmente viable, que constituye la alternativa que engloba las actuaciones contempladas en el proyecto. Sin embargo, aporta un análisis de la alternativa cero o de no actuación para la que concluye que la selección de dicha alternativa no daría cumplimiento a los objetivos de mejora y fomento de la infraestructura y a la correcta y eficiente gestión de los recursos aeroportuarios.

En relación con las zonas auxiliares planteadas, el promotor señala que se utilizará un espacio pavimentado, ubicado al oeste de la actuación, de 800 m² de superficie, en el que se podrán ubicar las instalaciones provisionales de obra y zona de acopios. Además, no se implantará en la zona de instalaciones auxiliares ninguna planta asfáltica, ni de hormigón, ya que el aglomerado asfáltico y el hormigón será transportado desde plantas externas a la zona de obra. Tampoco se localizarán en la zona de instalaciones auxiliares, grupos electrógenos o depósitos de almacenamiento de combustible.

b. Ubicación del proyecto.

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se localiza a 13 km al noreste de la ciudad de Madrid. Su zona de servicio ocupa una superficie de 3.531 ha, distribuidas entre los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama. La zona de actuación se encuentra en el término municipal de Madrid, al oeste del aeropuerto, al sur de la terminal T4, en la parcela T4 sur, junto al aparcamiento P11 y el aparcamiento bus T4. La zona de instalaciones auxiliares (ZIA) se localizará al este de los nuevos viales proyectados, en una superficie pavimentada de 800 m² y que está destinada al aparcamiento de autobuses.

c. Características del potencial impacto.

c.1 Población y salud.

En relación con la calidad acústica, el ámbito de actuación se ve afectado por el ruido generado por el propio aeropuerto y sus actividades asociadas, así como el tráfico rodado de las carreteras R-2, M-50, M-11, M-110, M-12, M-13, M-14 y M-111 que discurren próximas al límite del aeropuerto. La zona de actuación se localiza al sur del edificio terminal T4, en el extremo oeste del aeropuerto y muy próximo a las autovías M-12 y M-13. En su entorno, no se localiza ningún uso sensible, siendo los edificios más cercanos las propias instalaciones aeroportuarias. De acuerdo con los mapas estratégicos de ruido (MER) del aeropuerto, los niveles sonoros estimados en el entorno de la zona de actuación para los diferentes períodos estarían por debajo de L_d y L_e < 55 dB(A) y L_n < 50 dB(A).

La contaminación acústica a causa de la ejecución del proyecto se deriva principalmente de las emisiones de la maquinaria de construcción y el tráfico de vehículos de transporte de tierras, escombros y materiales de obra. El documento ambiental concluye que el ruido de las obras queda total o parcialmente enmascarado por el del tráfico de las carreteras circundantes, sin suponer un incremento significativo de los niveles actuales. Las medidas propuestas para minimizar los efectos sonoros son la revisión periódica y mantenimiento de la maquinaria, la realización de los trabajos prioritariamente en horario diurno, así como la planificación de las actuaciones de obra y sus caminos de acceso, de modo que se disminuyan las afecciones acústicas.

Durante la fase de funcionamiento, la circulación de vehículos por los nuevos viales será la única fuente de generación de ruido. Debido a los niveles acústicos preexistentes y a la baja velocidad de circulación (50 km/h), el promotor no prevé un incremento del impacto acústico y no contempla implementar medidas preventivas y correctoras orientadas a la protección acústica.

El documento ambiental prevé, además, un aumento de emisiones de gases y polvo a la atmósfera, durante la fase de construcción, debido al uso de maquinaria y vehículos. Por ello, se prevén medidas de buenas prácticas de obra como riegos periódicos, campanas captadoras de polvo de alto rendimiento, cortinas cortavientos si procede, entre otras.

La Dirección General de Salud Pública de la Comunidad de Madrid establece requisitos sanitario-ambientales relativos a la ampliación de la red de abastecimiento de agua de consumo humano y a la prevención de riesgos por Legionella en instalaciones próximas, los cuales quedan recogidos en las prescripciones de la presente resolución.

El Ayuntamiento de Madrid informa que el proyecto es compatible con la planificación de usos del suelo actualmente vigente y carece de impacto ambiental en materia de planificación territorial. Se trata de un vial de conexión interior dentro del recinto aeroportuario, sin afección al tráfico de la zona. Asimismo, señala que el ámbito del proyecto se ubica en un área acústica tipo f (sectores del territorio con predominio de suelo de uso dotacional transporte aéreo) e informa que las edificaciones residenciales más cercanas se localizan a una distancia aproximada de 750 m, en la margen opuesta de la autovía M-13. Asimismo, al otro lado de la M-12, a unos 500 m, se encuentran un centro hospitalario y una zona residencial aún no edificada. El ayuntamiento señala que debe aplicarse el artículo 42 de la Ordenanza contra la Contaminación Acústica y Térmica, de 25 de febrero de 2011, relativa a los horarios de trabajo permitidos en exterior, así como los artículos 34 a 37 de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad, para minimizar la emisión de gases, partículas, olores y ruidos durante las obras. Por último, considera que se debe elaborar una guía de buenas prácticas de obra, lo que se traslada al apartado de prescripciones de la presente resolución.

c.2 Flora y hábitats de interés comunitario (HIC).

El promotor indica que para determinar la composición florística en la zona de actuación se realiza una prospección de toda la zona, junto con un buffer de seguridad que abarca el conjunto de terreno natural que va desde las parcelas de aparcamientos existentes hasta el arroyo de la Plata. Dicho trabajo de campo se ha desarrollado durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2024. Los resultados indican que las formaciones de vegetación existentes son principalmente eriales/pastizales, matorrales, juncales en el cauce canalizado del arroyo de la Plata y plantaciones lineales de pino en las medianas de los viales existentes.

Concretamente, la parcela en la que se ubicará el nuevo vial se localiza en una explanada degradada, con restos de escombros y acopios de tierra con vegetación de tipo regresivo, en la que las especies principales son pastos herbáceos como *Sonchus arvensis*, *Poa sp.*, *Echium vulgare* y varias especies de cardos (*Eryngium campestre*, *Galactites tomentosa*, *Silybum Marianum*), acompañados por *Dittrichia viscosa* y *Retama sphaerocarpa*. De las especies detectadas en el área de estudio, ninguna está incluida ni en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESPRE), ni en los catálogos de especies amenazadas nacional y regional. En la zona de actuación, no se identifican hábitats de interés comunitario (HIC).

El documento ambiental recoge, como principales efectos sobre la vegetación, la destrucción directa en la zona de actuación y la degradación indirecta de la vegetación colindante a las obras por la producción de polvo durante los movimientos de tierra y el transporte mecanizado de materiales. No está previsto que se afecte a ningún pie arbóreo. Para minimizar estos impactos se prevén las siguientes medidas: delimitar la zona estricta de ocupación de obra y restringir el tránsito de maquinaria al área indispensable; realizar inspección visual de la vegetación colindante; riegos de limpieza si se detecta deposición sobre el sistema foliar; proteger los ejemplares arbóreos mediante estructuras individuales, y en caso de afección irreversible, reponer en zonas interiores del recinto aeroportuario, conforme a criterios de seguridad operacional; y, descompactar la superficie afectada por las tareas de despeje y movimiento de tierras una vez finalizadas las obras.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de la Comunidad de Madrid informa que en el área de actuación no tiene constancia de la presencia de especies protegidas incluidas en el Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de flora silvestres, no existe presencia de árboles singulares ni coincidencia con HIC, según la cartografía obrante en esa Dirección General.

La Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Comunidad de Madrid señala la necesidad de que el promotor elabore un plano de zonas restringidas al movimiento de maquinaria y otro tipo de actividades de obra, e indica que

estas zonas restringidas deberán delimitarse durante la obra mediante jalonamiento. Además, requiere aclaración sobre la afección al arbolado y las medidas propuestas. En respuesta, el promotor aporta un plano de las zonas excluidas y restringidas al movimiento de maquinaria de obra y acepta el jalonamiento de dichas zonas restringidas. Además, indica que la parcela de actuación presenta únicamente pastos y algún individuo arbustivo aislado ubicado en los márgenes de la actuación, concretamente en la zona de los taludes de las autovías perimetrales de la zona de ocupación y en las medianas de los viales ya existentes. El arbolado no se verá afectado por el proyecto.

c.3 Fauna.

El documento ambiental recoge que se han realizado 3 visitas durante los meses de octubre, noviembre y diciembre del año 2024, a la parcela donde se desarrollarán las actuaciones y a las zonas adyacentes hasta el arroyo de la Plata, para prospectar la fauna presente. Entre las especies identificadas destacan: milano real en situación de campeo (*Milvus milvus*), «en peligro de extinción» según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA) y «vulnerable» según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Comunidad de Madrid (CREA); martín pescador (*Alcedo atthis*) y tarabilla norteña (*Saxicola rubetra*), ambas «de interés especial» en el CREA. Los resultados indican que la mayoría de las especies detectadas están relacionadas con el arroyo de la Plata y que no existe una comunidad de fauna relevante en el ámbito de ejecución del proyecto. No se afectarán a las áreas con mejores valores naturales de la zona (arroyo y plantaciones de los taludes de la M-12 y M-13). Asimismo, no se identifican especies nidificantes protegidas en la zona de actuación. Por otro lado, el proyecto no se ubica próximo a ningún área importante para la conservación de las aves y la biodiversidad (IBA). La más próxima, a 200 m al este del recinto aeroportuaria, es la n.º 74 «Talamanca-Camarma».

El principal efecto identificado sobre la fauna por el promotor es la alteración y pérdida de hábitat como consecuencia del desbroce de las superficies a ocupar y las molestias durante el transcurso de las obras. Se prevé una prospección por personal técnico especializado antes del inicio de las obras, para definir medidas de protección. En caso de detectarse presencia de nidos y/o madrigueras, se delimitarán perímetros de seguridad mediante jalonamiento y se informará al órgano autonómico competente a efectos de coordinar las medidas de protección necesarias. Asimismo, se procurará que las actuaciones se ejecuten fuera de la época de cría y en horario diurno y se plantea el inicio de las obras antes del mes de marzo.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de la Comunidad de Madrid informa que en el área de actuación no tiene constancia de la presencia de especies protegidas incluidas en el Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna.

c.4 Red Natura 2000 y espacios protegidos.

Las actuaciones no se localizan en ningún espacio protegido. Según el documento ambiental, el lugar de la Red Natura 2000 más próximo es la zona de especial conservación (ZEC) ES3110001 «Cuencas de los ríos Jarama y Henares», que se encuentra a 4,5 km de distancia. Por otro lado, la superficie de actuación no se localiza en el interior o en las inmediaciones de ningún espacio protegido autonómico; el más próximo es el Parque Regional del Sureste, que se sitúa a unos 800 m al sur de la delimitación del aeropuerto.

Por tanto, debido a la distancia a la que se encuentran los anteriores espacios protegidos, el promotor señala que el proyecto no supondrá afectación alguna sobre dichos espacios.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de la Comunidad de Madrid confirma que el área de actuación no es coincidente con espacios naturales protegidos ni de la Red Natura 2000.

c.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

El documento ambiental indica que se desbrozará una superficie de 11.200 m² (6.676 m² serán asfaltados y/o pavimentados para la construcción de viales y de la glorieta de la urbanización) y se prevé excavar un volumen de tierra vegetal de 7.257 m³. La explanada se realizará mediante estabilización con cemento, de modo que el movimiento de tierras se verá minimizado. Por otro lado, será necesario realizar una excavación de desmonte de 17.072 m³, que serán reutilizados parcialmente en la propia obra, en la ejecución de terraplenes. El resto del material sobrante (15.195 m³) será enviado a vertedero autorizado. Además, se precisa realizar una excavación de zanjas, pozos, tuberías, arquetas y canalizaciones que ascenderá a 707 m³, que también serán parcialmente reutilizados en la propia obra para la ejecución de rellenos. Por último, se procederá a la realización de terraplén con suelo procedente de la propia obra que asciende a 1.876 m³. Asimismo, existe riesgo de contaminación del suelo, tanto durante la fase de obras como durante la fase de funcionamiento, debido a derrames accidentales de sustancias contaminantes (aceites, combustibles, lubricantes, mezclas bituminosas) procedentes de la maquinaria y vehículos.

El promotor indica que los principales residuos que se generarán durante la ejecución de las obras son de construcción y demolición.

Para minimizar los efectos sobre el suelo, se prevé la delimitación y señalización de todas las zonas de actuación, así como de los posibles caminos de acceso. Además, se plantea el almacenamiento de la tierra vegetal extraída y su adecuada gestión para su posterior reutilización en la restauración ambiental. Finalizadas las obras, se prevé dismantelar todas las instalaciones temporales; se retirarán todos los elementos auxiliares de obra y se gestionarán los residuos conforme a la normativa vigente, restituyendo la zona a su estado inicial tanto en topografía como en vegetación. Se realizará un laboreo de todos los suelos que hayan resultado compactados por el movimiento de maquinaria y el tránsito de vehículos. El escarificado tendrá una profundidad mínima de 20 cm, salvo en las zonas más compactadas que será de 50 a 60 cm.

Adicionalmente, para prevenir la contaminación del suelo, la zona de instalaciones auxiliares se ubicará en un área actualmente pavimentada, y dispondrá de material absorbente para la actuación inmediata en caso de derrame accidental y su retirada posterior a gestor autorizado de residuos peligrosos. El parque de maquinaria dispondrá, además, de una canaleta perimetral para recoger el agua de escorrentía y llevarla hasta una balsa de decantación provisional, donde se tratará adecuadamente, antes de su vertido al sistema municipal de saneamiento, de acuerdo con los parámetros legales de vertido.

El Ayuntamiento de Madrid recuerda el cumplimiento de la normativa vigente en gestión de residuos y economía circular y señala que los residuos de construcción y demolición se gestionarán según lo establecido en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición incluido en la Estrategia de Gestión Sostenible de los Residuos de la Comunidad de Madrid 2017-2024. Asimismo, aconseja aplicar medidas recogidas en la Ley 1/2024 de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, orientadas a la eficiencia hídrica y energética, como el uso de agua regenerada, energía renovable y farolas solares autosuficientes, así como la valorización de materiales mediante la utilización de áridos reciclados, asfaltos con contenido reciclado y caucho procedente de neumáticos fuera de uso.

La Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que deberá llevarse a cabo una gestión adecuada de los residuos domésticos, tanto sólidos como líquidos. Para ello, propone habilitar un «punto verde» en el que recoger los residuos urbanos no convencionales.

La Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Comunidad de Madrid señala la necesidad de plantear alternativas al depósito de tierras en vertedero e incide en priorizar el uso de la tierra vegetal retirada y acopiada en labores de restauración. Además, requiere que se especifique en qué superficies se efectuará el tratamiento de siembra para prevenir la erosión hídrica. En respuesta, el promotor indica que se realizarán ensayos de caracterización del terreno existente sometido a desmonte y en caso de que se trate de suelo adecuado, propone su reutilización en otras obras que se estén ejecutando simultáneamente en el aeropuerto o en lugares cercanos que admitan la tipología del material excavado en las actuaciones. En caso de que los excedentes producidos como consecuencia de los movimientos de tierras no pudieran ser reutilizados en futuras actuaciones del propio aeropuerto ni en obras próximas, serán trasladados a una explotación minera que contemple, en su restauración, el uso de este tipo de materiales. Para ello, el promotor incorpora una relación de explotaciones mineras en la Comunidad de Madrid operativas en este sentido. Asimismo, el promotor indica que la hidrosiembra prevista se realizará en la zona de talud tras el desmonte de una parte de la zona de terraplén de 1.935 m² de superficie.

c.6 Aire y cambio climático.

El documento ambiental recoge los datos de calidad del aire a partir de la Red de Vigilancia de Calidad del Aire (REDAIR) del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que dispone de tres estaciones automáticas fijas y una móvil. Así, se comprueba que, salvo en el caso del ozono (O₃), el resto de los parámetros analizados no supera los límites establecidos por la legislación vigente, el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Respecto a los impactos durante las obras, se prevé un incremento temporal y moderado de emisión de gases a la atmósfera debido al uso de combustibles fósiles por parte de la maquinaria. Los valores de emisiones de contaminantes estimados para la fase de construcción resultan moderados, considerándose poco probable que se produzcan superaciones de los límites establecidos por la legislación. Por otro lado, las emisiones estimadas de gases de efecto invernadero (GEI) son 198,116 tCO_{2eq}, correspondientes a 195,474 tCO₂, 0,008 tN₂O y 0,005 tCH₄. Estas emisiones contribuyen en menos de un 0,0059 % a las emisiones anuales procedentes del grupo 41-43 Construcción (CNAE, 2009) tomando como referencia la Cuenta de Emisiones a la Atmósfera del INE para el año 2023. Durante la fase de funcionamiento, no se espera un incremento significativo en los niveles de contaminación química del aire. Como medidas preventivas para minimizar la contaminación atmosférica, se proponen medidas generales de buenas prácticas de obras. Además, el promotor recuerda que, en el marco del Plan de Acción Climática de AENA, en el aeropuerto se desarrollarán medidas encaminadas a minimizar el consumo de energía y a reducir las emisiones asociadas a la actividad del aeropuerto.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) valora que el documento ambiental realiza un análisis adecuado de los potenciales impactos del proyecto.

El Ayuntamiento de Madrid señala los valores de la Red de Control del Ayuntamiento comprendidos en la Red de Vigilancia Atmosférica, en los que se observa una superación de los valores objetivo de ozono. Asimismo, recomienda la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza para mitigar el efecto isla de calor urbana, mediante el uso de superficies claras y reflectantes, la impermeabilización mínima del terreno y la integración de vegetación con especies autóctonas o adaptadas al entorno urbano de Madrid.

c.7 Agua.

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se localiza en el curso medio del río Jarama, en la cuenca hidrográfica del Tajo. En el ámbito del interior del aeropuerto

discurren seis arroyos que desembocan en el río Jarama por la margen derecha: Vega, Zorreras, Valdebebas, la Plata, Tía Martina (o del Fuelle) y Rejas. Todos ellos están canalizados en mayor o menor medida para sortear las distintas instalaciones aeroportuarias e infraestructuras viarias. Los arroyos más cercanos al proyecto son el de la Plata y el del Fuelle, aunque ninguno de ellos coincide espacialmente con el proyecto. Por otro lado, la actuación se encuentra sobre la masa de agua subterránea 030.010 Madrid: Manzanares – Jarama.

En relación con la delimitación de zonas inundables y los mapas de peligrosidad y riesgo de inundación, las instalaciones aeroportuarias no se encuentran incluidas en las áreas de riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs); tampoco en zonas inundables asociadas a periodos de retorno bajos ($T=500$), medios ($T=100$) ni altos ($T=10$).

Los principales efectos sobre la hidrología reseñados en el documento ambiental son el incremento de los procesos de escorrentía y disminución de la infiltración a causa de los desbroces y movimientos de tierras durante las obras, así como la modificación de la morfología del terreno y el asfaltado, con la consiguiente modificación de la red de drenaje natural y de las direcciones de escorrentía. Por otro lado, se contempla el riesgo de contaminación de las aguas por vertidos o escapes accidentales de sustancias contaminantes. No obstante, debido a la distancia de las actuaciones a los cauces y masas de aguas superficiales no se prevé una afección significativa.

En relación con las aguas subterráneas, la reducción de la superficie de infiltración por ocupación no es significativa, ni pone en riesgo la recarga del acuífero. Se plantean medidas preventivas para evitar afecciones al sistema hidrológico, como la apertura controlada de accesos o la gestión adecuada de materiales excavados, que no se depositarán en barrancos ni en sus márgenes. La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando el desbroce de vegetación y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los cauces. Asimismo, se mantendrá una distancia mínima de 100 m a los cauces para prevenir el arrastre de sólidos. La limpieza de maquinaria se llevará a cabo en zonas impermeabilizadas con sistemas de depuración. Por último, se prevé habilitar áreas específicas para el lavado de hormigoneras y prohibir el vertido de subproductos al terreno o al sistema de drenaje, garantizando el tratamiento y control de aguas residuales, conforme a la normativa vigente.

La Confederación Hidrográfica del Tajo del MITECO informa que el proyecto se encuentra fuera de la zona de policía de cauces de dominio público y señala que no es necesaria su autorización para su ejecución. El ámbito del proyecto está incluido en la zona de captación de las zonas sensibles identificada con el código ES030ZSENEscM844 y denominada «Embalse del Rey». Así, recuerda la normativa en materia de autorización para el abastecimiento de agua desde la red municipal o desde dominio público hidráulico, de vertido y de reutilización de aguas depuradas para el riego. Asimismo, el organismo establece una serie de prescripciones que se recogen en el apartado «d» de esta resolución.

El Ayuntamiento de Madrid indica que el ámbito del proyecto se encuentra en la unidad hidrogeológica UH 03.05 «Madrid-Talavera», sobre la masa de agua subterránea Madrid: Manzanares-Jarama, en un suelo impermeable, por lo que lo considera poco vulnerable a la contaminación de acuíferos. Además, recuerda que se debe establecer un plan de control de la erosión conforme al artículo 9 de la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua de la Comunidad de Madrid, que incluya una adecuada gestión de las aguas de escorrentía y se minimice el arrastre incontrolado de materiales y la contaminación de los recursos hídricos.

c.8 Paisaje.

El proyecto se ubica en el valle del Jarama y no se emplaza en ninguna de las unidades de paisaje identificadas en el ámbito de estudio, sino que pertenece al ámbito categorizado como «urbano».

El documento ambiental concluye que el proyecto no afecta significativamente al paisaje, ni a su percepción ante cualquier potencial observador, dado que no presenta instalaciones con desarrollo en altura y se ubica en el ámbito aeroportuario, en un entorno antropizado. Para lograr una adecuada integración de los taludes de desmonte y terraplén, se contempla la modelización de los taludes con cambios de pendientes graduales, formas irregulares y superficies rugosas, evitando cortes rectos y promoviendo la revegetación. Además, se prevén labores de limpieza de residuos, descompactación del suelo, extendido de la tierra vegetal recuperada y siembra de todas las superficies para establecer una cubierta herbácea.

La Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Comunidad de Madrid solicita que se indiquen las especies de arbolado que se usarán en la restauración e integración paisajística, así como un plano de dicha restauración. Además, en la selección de especies se deberán considerar las condiciones microclimáticas especiales del entorno aeroportuario y la resistencia a la contaminación del aire, priorizando aquellas sin polinización anemófila, evitando en cualquier caso las que generan los pólenes más alergénicos (arizónica, plátano y olivo).

El promotor responde que, para dar continuidad paisajística a la mediana del vial existente, se realizará una plantación de árboles alineados. Para ello, se ha seleccionado el aligustre (*Ligustrum japonicum*) de 14-16 cm, en cepellón. Los pies arbóreos se dispondrán alineados con una separación de 5 m entre sí y un marco de plantación de 1 x 1 x 1 m. Además, señala que las especies arbóreas para plantar en la mediana del vial serán ejemplares autóctonos y se evitarán especies exóticas, especialmente invasoras, así como aquellas que constituyan un elemento de atracción para la fauna. Se priorizarán especies que no posean polinización anemófila o que generen pólenes con elevada capacidad alérgica. Asimismo, se tendrán en cuenta las características del medio físico y biológico de la zona.

c.9 Patrimonio cultural, vías pecuarias (VVPP) y montes de utilidad pública (MUP).

El documento ambiental indica que en el ámbito del proyecto no se ubica ningún bien de interés cultural (BIC). Además, en el plano de hallazgos arqueológicos del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid de marzo de 2013, no hay yacimientos inventariados, ni se localiza en zonas donde se hubiesen detectado hallazgos. No obstante, el promotor propone realizar un control arqueo-paleontológico de los movimientos de tierra como medida preventiva. En caso de que fuesen hallados restos arqueológicos o paleontológicos, se informará al organismo competente a efectos de ejecutar las medidas que determine.

Por otra parte, todas las vías pecuarias identificadas discurren por el exterior de la zona de servicio del aeropuerto; la más cercana al ámbito de estudio es la Vereda del Camino Viejo de Hortaleza, a 225 m de distancia. El promotor afirma que no se verá afectada ni directa ni indirectamente por la ejecución de las obras.

Adicionalmente, en el entorno del aeropuerto (sin coincidencia espacial con la actuación) se localizan dos montes en régimen especial, en concreto: a unos 450 m de la Zona de Servicio, el MUP n.º 152 «El Calderillo» incluido en el Catálogo de Montes Públicos de la Comunidad de Madrid corresponde con una masa arbórea de repoblación de *Pinus halepensis*; por otro lado, a unos 30 m del aeropuerto, se emplaza el monte denominado El Cervunal, una masa arbórea de fresnedal asociada a la ribera del río Jarama.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura recuerda que, en cumplimiento de la Ley 16/1985, es necesario contar con un proyecto de control y seguimiento arqueológico autorizado por el Ministerio para realizar movimientos de tierra en terrenos de titularidad o gestión estatal, y debe comunicarse de forma inmediata a dicho organismo cualquier hallazgo. Asimismo, informa que, en relación con el patrimonio arqueológico, se debe contemplar como zona de afección toda superficie directamente impactada por el proyecto, de forma permanente o temporal, incluyendo superficies auxiliares y accesos; asimismo, se deben contemplar como zonas

de incidencia las áreas indirectamente afectadas, lo que se recoge en el apartado de prescripciones de la presente resolución.

La Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Comunidad de Madrid confirma que el proyecto no afecta a dominio público pecuario.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal de la Comunidad de Madrid indica que la actuación se halla fuera de terrenos forestales según lo recogido en el artículo 3 de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza, de la Comunidad de Madrid y, por tanto, fuera de montes en régimen de protección especial.

c.10 Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El documento ambiental incluye un análisis de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de catástrofes naturales y accidentes graves. Según la cartografía de riesgo por incendios forestales de la Comunidad de Madrid, en la parcela de actuación el valor del riesgo es bajo, intercalado con zonas de riesgo moderado. En la fase de explotación, se considera que la vulnerabilidad del aeropuerto a un incendio es muy baja, ya que en la zona de actuación predominan las superficies pavimentadas y despejadas que reducen el riesgo de expansión de un conato. En relación con el riesgo de inundación, de acuerdo con las fuentes de información consultadas (ARPSI, Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de inundaciones, cartografía de riesgo por avenidas y crecidas de la Comunidad de Madrid) se concluye que la parcela del proyecto no está afectada por zonas inundables. Asimismo, la probabilidad de que se produzcan fenómenos sísmicos en la zona de actuación es muy baja.

Respecto a la ocurrencia de un accidente grave por sustancias peligrosas, el documento ambiental indica que, dada la reducida magnitud del proyecto, los vertidos que podrían generarse tendrían un carácter puntual. La zona de instalaciones auxiliares o campamento de obra donde podrían generarse estos riesgos se localiza en una zona pavimentada con sistemas de recogida de pluviales y vertidos, lo que minimizará los riesgos de infiltraciones superficiales que puedan alcanzar los acuíferos de la zona o que pudieran alcanzar los cursos hídricos circundantes.

Por todo lo anterior, no se prevé un aumento de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos catástrofes naturales y accidentes graves. No obstante, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con los correspondientes planes de emergencia y autoprotección, además de un Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

Por otro lado, el análisis de la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático concluye que no se prevén variaciones significativas en las precipitaciones medias anuales en el área de Madrid. No obstante, se considera la sensibilidad del proyecto ante posibles episodios de intensificación pluviométrica, y se incorpora un sistema de drenaje compuesto por sumideros en la cuneta perimetral y una red de colectores que derivan el caudal hacia la infraestructura de recogida de aguas pluviales del aeropuerto. En relación con otras variables climáticas, no se identifican riesgos relevantes que comprometan la viabilidad técnica o ambiental de la urbanización proyectada al sur de la terminal T4.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico valora que el documento ambiental realiza un análisis adecuado de los efectos de los riesgos derivados de eventos climáticos adversos, y considera suficientes las previsiones en materia ambiental y climática especificadas.

La Agencia de Seguridad y Emergencias de la Comunidad de Madrid señala que los terrenos que forman parte de ámbito de aplicación del proyecto de urbanización pertenecen al municipio de Madrid capital que dispone de su propio Cuerpo de Bomberos, por lo que no emite alegaciones.

c.11 Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El PVA se articula sobre el seguimiento de los siguientes aspectos ambientales: protección de la calidad química del aire; prevención de la contaminación acústica; protección del suelo; gestión de residuos; protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas (se establecerán controles periódicos de la calidad de las aguas de la balsa de decantación planteada); protección de la vegetación; protección de la fauna; integración paisajística; y protección del patrimonio histórico y cultural.

Para cada uno de estos aspectos y al objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de protección asociadas, se define una ficha de control compuesta por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones.

El promotor indica que el PVA será actualizado una vez se emita la presente resolución y formará parte del proyecto constructivo. Se contempla la realización de un informe previo al inicio de obras, informes trimestrales durante las obras e informe final de obra, así como informes especiales.

El Ayuntamiento de Madrid indica que todos los controles del PVA deben quedar en un documento a disposición de las autoridades competentes, lo que se recoge en el apartado de prescripciones de la presente resolución.

d. Prescripciones ambientales del proyecto.

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos por parte de los organismos consultados, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. En relación con la ampliación de la red abastecimiento, el corte de suministro de agua se debe realizar en el menor tiempo posible. La instalación de la válvula de corte de suministro, los materiales, equipos y condiciones higiénico-sanitarias deben cumplir con el Real Decreto 3/2023, relativo a la calidad del agua de consumo, y se deben adoptar medidas preventivas para evitar roturas, infiltraciones y riesgos de contaminación en la red existente.

2. Con respecto a las torres de refrigeración y condensadores evaporativos, antes del inicio de obra se debe identificar si existen estos dispositivos u otros susceptibles de proliferación de Legionella próximos a la parcela, que puedan resultar afectados por contaminación por polvo y partículas que puedan incrementar el riesgo de dicha bacteria. En ese caso, se deben aplicar las medidas protectoras y correctoras necesarias e incluirlas en el seguimiento ambiental de las obras.

3. Se elaborará una guía de buenas prácticas asociada a la ejecución de las distintas tareas, con el objetivo de minimizar la emisión de niveles sonoros elevados.

4. El desarrollo de las actuaciones queda condicionado a la obligación por parte del responsable del suministro de agua de garantizar los volúmenes necesarios para hacer frente a las necesidades que se plantean para satisfacer las nuevas demandas. Además, en la fase de desarrollo, el promotor deberá remitir a la Confederación Hidrográfica del Tajo la documentación necesaria para justificar la existencia de tales recursos suficientes para satisfacer dichas demandas.

5. La red de colectores deberá ser separativa siempre que sea posible.

6. Se diseñarán redes de saneamiento estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales urbanas a las aguas subterráneas.

7. Si se pretendiera verter directamente al dominio público hidráulico, la red de evacuación de aguas residuales deberá contar con una arqueta de control previa a su conexión con la red de alcantarillado, que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las Administraciones competentes.

8. Se deberá prever la reunificación de los vertidos de aquellas parcelas o actuaciones urbanísticas que queden próximas, con el fin de diseñar un sistema de depuración conjunto, con un único punto de vertido.

9. En el caso de presentarse depósitos de combustibles, dichos depósitos y sus redes de distribución, ya sean soterrados o aéreos, deben quedar sellados y estancos y estar sometidos a pruebas periódicas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.

10. En zonas verdes comunes, la aplicación de fertilizantes y de herbicidas se debe realizar en dosis adecuadas para evitar su infiltración en las aguas subterráneas.

11. En relación con la construcción de viales, deberán cumplirse las siguientes indicaciones:

- El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares deben ubicarse en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Se controlará la escorrentía superficial en esta área mediante la construcción de un drenaje perimetral conectado a una balsa de sedimentación.

- El diseño de las obras debe asegurar el paso de las avenidas extraordinarias.

- Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos ni a la zona de recarga de acuíferos.

- Se deben respetar las capacidades hidráulicas y mantener la calidad de las aguas de todos los cursos de agua y vaguadas que puedan verse afectados.

- El lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje se realizarán en las zonas que se designen al efecto. En el caso de tener que realizar el lavado de maquinaria, se debe construir, dentro de la parcela de instalaciones auxiliares, un lavadero de maquinaria con una balsa de sedimentación asociada y una superficie de hormigón lo suficientemente ancha, y con la inclinación adecuada (2 %), para que el agua sea evacuada hacia la balsa de sedimentación. La balsa debe estar perfectamente vallada con un cerramiento rígido para evitar caídas de animales o personas.

- Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames de aceites y combustibles se deben gestionar conforme a la legislación vigente, y tanto la balsa de sedimentación, como el lavadero o la zona de cambio de aceite deben ser desmantelados.

12. Se deben tomar las medidas necesarias para evitar el aporte de sólidos a los cauces.

13. En relación con el patrimonio arqueológico, se debe contemplar como zona de afección todas las superficies sobre las que el proyecto incide de forma directa y todas las zonas que puedan verse afectadas por la construcción de cualquiera de los elementos del proyecto, tanto las zonas de uso temporal como en las de uso permanente, incluidas las superficies auxiliares y los accesos temporales y/o definitivos para su construcción. Del mismo modo, se tendrán en cuenta las áreas indirectamente afectadas por el proyecto como zonas de incidencia.

14. Los informes previstos por el promotor durante el programa de vigilancia ambiental se pondrán a disposición del órgano sustantivo del proyecto.

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.ª del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula 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 con base en la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Urbanización de terreno al sur de la T4 en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), en el anexo II, grupo 7 «Proyectos de infraestructuras», subapartado b), de la Ley de evaluación ambiental.

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 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, 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 «Urbanización de terreno al sur de la T4 en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que 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).

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, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 15 de junio de 2026.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

URBANIZACIÓN DE TERRENO AL SUR DE LA T4 EN EL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID - BARAJAS

