

20875 RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Conexión entre la red de carreteras del Estado y el acceso a la nueva área terminal del aeropuerto de Barcelona.

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen en continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas

El promotor y órgano sustantivo de la actuación es la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto responde a la necesidad de mejorar los accesos al Aeropuerto de Barcelona por su sector oeste, permitiendo conectar la carretera C-31 con la nueva terminal entre pistas, con el fin de adaptar la Red de Carreteras del Estado a la demanda que generarán las nuevas instalaciones.

La zona de estudio se encuentra situada en el sur de la provincia de Barcelona, entre el municipio de El Prat de Llobregat y el Aeropuerto de Barcelona. Los municipios afectados serán El Prat de Llobregat, Villadecans y Sant Boi de Llobregat.

El corredor seguido por las actuaciones será la actual C-31, entre la A-161 (Pata Sur), y el enlace entre el vial y la nueva terminal del Aeropuerto. (Ver croquis adjunto a la presente Resolución).

Todas las alternativas de trazado de la autovía B-22 de acceso a la futura nueva terminal del aeropuerto de Barcelona, consisten en una calzada de Autovía para cada sentido, que se abren en el tramo coincidente con el corredor de la carretera C-31, la cual discurre constreñida en el espacio intermedio que se corresponderá con la mediana de la futura autovía.

En este tramo, la C-31 y la B-22 discurren paralelas y adosadas entre sí. En él se producen las conexiones entre ellas, en ambos sentidos de la circulación. Las distintas alternativas se plantean en función del modo en el que se produzcan las conexiones y de la posible relación de las futuras calzadas de la B-22 con su entorno inmediato.

Alternativa 1i -1d. Esta alternativa incluye la construcción de dos calzadas laterales, derecha e izquierda, paralelas a la actual C-31, desde la Pata Sur hasta el enlace de la nueva área terminal. Afecta en su construcción a dos servicios aledaños, la Estación «La Pausa» y el «Caravaning». No ofrece conexión entre ambas redes viarias, salvo en el punto de inicio y final.

Alternativa 2i -2d. Esta alternativa es idéntica a la anterior, pero permite conexión entre las calzadas laterales y la C-31 a la altura del enlace de CLASA.

Alternativa 3i-3d. Es similar a las anteriores, pero permitiendo además de la transferencia a la altura del enlace de CLASA, el paso de vehículos desde la C-31 hasta las calzadas laterales y viceversa, en puntos anteriores y posteriores al enlace de CLASA.

Todas las alternativas obligan a modificar el desvío del Canal de Mas Blau y, puesto que utilizan en parte la plataforma de la C-31, modifican el trazado desplazándolo hacia el oeste.

Se ha definido una velocidad del proyecto de 80 kilómetros/hora en las calzadas laterales, 60 kilómetros/hora en el enlace de la Pata Sur y de 100 kilómetros por hora en la modificación del tronco de la C-31.

Las longitudes de las calzadas son las siguientes:

Longitud total calzada derecha: 5.370,912 metros (de los cuales 3.700 son de nueva calzada y el resto, de ensanche de calzadas existentes).

Longitud total calzada izquierda: 4.125,551 metros (de los cuales 2.800 son de nueva calzada y el resto de ensanche de calzadas existentes).

Los anchos de las calzadas laterales serán de 2 x 7 metros para las opciones 1 y 2, y de 3 x 7 metros para la opción 3. Los arceles exteriores tendrán un ancho de 2,50 metros, los arceles interiores de 1 metro y la mediana adoptada será variable, con un valor mínimo de 2 metros.

Respecto a los movimientos de tierra, será necesaria la aportación de 1.000 m³ para la formación de terraplén, 43.000 m³ para la formación de

explanada y 87.000 m³ de pedraplén para la formación de la capa drenante. Además, será preciso llevar a vertedero un total de 201.000 m³ de tierra. Se extraerán, asimismo, 40.000 m³ de tierra vegetal, utilizándose 23.000 m³ para la revegetación de taludes. El sobrante se trasladará a vertedero.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Las actuaciones se desarrollarán en la zona del Delta del Llobregat. Se trata del segundo delta en importancia en Cataluña, encontrándose en él diversas áreas inundables.

En el delta se encuentran aún playas, pinares, lagunas litorales y campos de cultivo, junto a grandes infraestructuras de servicios y comunicaciones. Fruto de esta ocupación del territorio, los espacios naturales de la zona poseen un papel marginal, con una superficie muy reducida y sometidos a continuos impactos.

Las zonas húmedas representan menos del 3% de la superficie deltaica, debido a la larga transformación humana que ha experimentado este territorio. Actualmente, las marismas son piezas aisladas, sometidas a discontinuidades importantes. Dentro de este cinturón de marismas hay diversas lagunas litorales, originadas como albuferas a partir de barras de arena o bien como antiguas desembocaduras abandonadas por el río Llobregat. Diversas balsas de origen artificial completan el panorama. El agua de estas balsas y lagunas procede principalmente del afloramiento del acuífero superficial, o bien de la escorrentía superficial y el drenaje de la llanura déltica a través del sistema de canales y pluviales con los que están conectados. En las grandes lagunas litorales naturales, como la Ricarda o el Remolar (actualmente incluidas en la Red Natura 2000), la salinidad presenta, además, un gradiente muy claro desde sus desembocaduras marinas hasta los extremos más interiores.

Próxima al proyecto, y sin ser afectada directamente por él, se encuentra la cuenca más importante del mencionado delta. El Remolar-Filipines (calificado actualmente como Reserva Natural parcial e incluido en un Plan de Espacios de Interés Natural -PEIN-) es uno de los puntos bajos que recoge el drenaje de gran parte de las pluviales del aeropuerto, zonas agrícolas de El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Villadecans y Gavá, además de ciertas zonas urbanas de Sant Boi y Villadecans (Riera Roja), que han sufrido notables modificaciones en los últimos cincuenta años.

El proyecto se realizará parcialmente sobre la IBA n.º 140 «Delta del Llobregat», y próximo al LIC-ZEPA homónimo, de código ES0000164, destacando las siguientes especies recogidas en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE: *Rhinolopus ferrum-equinum* (murciélago pequeño de herradura), *Myotis myotis* (murciélago ratonero pequeño), *Mauremys leprosa* (galápago leproso), *Alphanius iberus* (fartet), *Vertigo mousinsiana*, especies faunísticas y *Kosteletzkya pentacarpos* (trecadalla), especie vegetal. A su vez, es hábitat de numerosas especies pertenecientes al Anexo I de la directiva 79/409/CEE, entre las que destacan fundamentalmente las aves.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada de la documentación inicial. Consultas previas. La tramitación se inició el 10 de julio de 2002, al recibirse la memoria-resumen correspondiente al Estudio informativo del proyecto Conexión entre la Red de Carreteras del Estado y el Acceso a la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Barcelona.

b) Relación de consultados y de contestaciones. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha de 15 de julio de 2002, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen.

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Actualmente Dirección General para la Biodiversidad)	X
Demarcación de Costas de Cataluña	X
Instituto Geológico y Minero de España	-
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Ecológico y Minero	-
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura de la Generalidad de Cataluña	-
Agencia Catalana del Agua	-
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat	X

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Barcelona	-
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias. Campus de Bellaterra	-
ADENA	-
FAT	-
SEO	-
Fundación Ecomediterránea	-
CODEN	-
Delegación del Gobierno en Cataluña	-
RENFE	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental ..	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	-
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico. Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña	-
Diputación Provincial de Barcelona	-
Ayuntamiento de Viladecans	X
Departamento de Ciencias Ambientales de la Universidad de Girona	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
Defensa del Patrimonio Natural DEPANA	X
Centro de Ecología y Proyectos Alternativos (CEPA)	-
Collectiu Ecologista D'Alzina	-

Los aspectos ambientales más relevantes, considerados en las contestaciones a las consultas previas, en relación al proyecto son los siguientes:

Hidrología e Hidrogeología. El Ayuntamiento de Viladecans señala en su informe la importancia del mantenimiento del sistema deltaico y de las zonas actualmente inundables, para evitar que se anegue el resto del territorio. Además, indica que el aislamiento que el proyecto producirá sobre la marisma de Can Sabadell respecto a los canales que la atraviesan, puede comportar la modificación del régimen hídrico de la zona, por lo que se propone el mantenimiento de los canales permitiendo el régimen de inundabilidad. Este organismo muestra igualmente su conformidad con ciertos aspectos técnicos del trazado. Estos puntos también quedan reflejados en el informe de DEPANA (Defensa del Patrimonio Natural).

RENFE recoge en su informe la necesidad de realizar un adecuado diseño y dimensionamiento de la red de drenajes y de que se tomen las medidas preventivas oportunas para evitar la contaminación de las aguas y minimizar las afecciones sobre las variaciones en el nivel freático.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza (actualmente Dirección General para la Biodiversidad) incide en la necesidad del mantenimiento de las condiciones hidrológicas actuales de la zona.

Vegetación y fauna: La Dirección General de conservación de la Naturaleza (Actualmente Dirección General para la Biodiversidad), adjunta en su informe la ficha correspondiente al LIC -ZEPa «Delta del Llobregat», donde figuran especies relevantes tanto de flora como de fauna que podrían verse afectadas por el desarrollo del proyecto, fundamentalmente en fase de obras.

El Ayuntamiento de Viladecans señala la importancia de evitar el efecto barrera que supondrán las nuevas construcciones para la fauna de la zona. En cuanto a la flora, indica que ciertas especies singulares presentes en la marisma de Can Sabadell deberán conservarse y, en caso de que sea necesario, mantenerlas in vivo o trasplantar a zonas próximas.

Estos aspectos también se reflejan en el informe de DEPANA.

Espacios naturales de interés. La Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Actualmente Dirección General para la Biodiversidad) señala que el proyecto no va a desarrollarse sobre ningún espacio incluido en Red Natura 2000, Sitio Ramsar, Reserva de la Biosfera o Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM). Sin embargo, parte de las actuaciones tendrán lugar sobre la IBA 140 «Delta del Llobregat» y sobre una parcela de *Salicornietum fruticosae*, hábitat natural de interés comunitario fuera de Red Natura. Además, este organismo considera que, por la proximidad al LIC -ZEPa «Delta del Llobregat», este espacio puede ser afectado negativamente por el proyecto, dentro del cual se incluye la Reserva Natural Parcial «El Remolar Filipines», coincidente además con un PEIN (Plan de Espacios de Interés Natural aprobado por la Generalidad de Cataluña).

El Ayuntamiento de Viladecans, además de incluir en su informe la posible incidencia sobre los espacios arriba indicados, señala la importancia del mantenimiento de la inundación de los humedales de la zona, destacando la relevancia del sistema hidráulico deltaico. Este ayuntamiento considera además que el trazado propuesto supondrá la destrucción física de parte de la marisma de Can Sabadell, pieza clave para el

mantenimiento de dicho sistema. DEPANA está de acuerdo con estas consideraciones.

La Demarcación de Costas en Cataluña, por su parte, señala que ni los espacios naturales del entorno ni el medio costero litoral se verán afectados por la actuación, mientras que RENFE indica que deberán extremarse las medidas para evitar la afección a los mismos.

Interacciones y sinergias: Los Ayuntamientos de El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat y Viladecans consideran que los nuevos accesos al aeropuerto, al planificarse de forma segmentada, no permiten una evaluación adecuada de las repercusiones sobre el medio.

RENFE solicita en su informe que se realice un análisis de todas las afecciones que puedan resultar sinérgicas como consecuencia de la coincidencia de varios proyectos en el área de estudio, no sólo los accesos al aeropuerto, sino también las líneas de alta velocidad ferroviaria, Plan Director del Aeropuerto y canalización de un tramo del río Llobregat, entre otros.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 30 de enero de 2003, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental, destacando la posible afección a los espacios naturales presentes en el ámbito de actuación así como las sinergias entre éste y otros proyectos que se están desarrollando en la zona.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. El inicio del trámite de información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental (EsIA) del proyecto se publicó en el Boletín Oficial del Estado n.º 122 de 23 de mayo de 2006. El expediente de información pública del citado proyecto tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 14 de septiembre de 2007.

Durante el proceso de información pública se han presentado un total de 16 alegaciones, de las cuales, 1 pertenece a un particular y el resto, a los siguientes organismos y entidades: AENA (2 alegaciones), Entidad del Medio Ambiente del Área Metropolitana de Barcelona, Demarcación de Costas en Cataluña, Ayuntamiento de Viladecans, Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat, Asociación de Vecinos Parque de Maquinaria de Viladecans, Inmuebles Lacambra-Diplover-Tennis & Friends, IRTA, Europark Barcelona, Colgardie, Ayuntamiento del Prat de Llobregat (2 alegaciones), Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat y Diputación de Barcelona. A continuación se resume el resultado del proceso de la participación pública, recogiendo los aspectos ambientales relevantes del mismo.

AENA (Aeropuertos españoles y navegación aérea). Esta entidad no realiza alegaciones en sentido estricto, sino que muestra su conformidad con el proyecto añadiendo recomendaciones técnicas. El promotor asegura que se seguirán estas recomendaciones, realizándose los trabajos en coordinación con AENA.

Área metropolitana de Barcelona. Entidad de medio ambiente. Este organismo recomienda tomar precauciones en la ejecución de las obras de desvío a realizar sobre la red de drenaje en este sector del delta, con el fin de mantener intacta la actual capacidad de desagüe. Por otro lado, señala como afección importante la del depósito DSS 1-E del Plan Director de Aguas Pluviales redactado por la Agencia Catalana del Agua y la propia Entidad, que se ubicará junto a la confluencia del actual cauce de Riera Roja con la Autovía de Castelldefels.

El promotor responde que se ha realizado un adecuado diseño de los desvíos de los cauces, acequias y resto de elementos de la red de drenaje de este sector del Delta, manteniéndose los contactos oportunos con la Agencia Catalana del Agua (ACA). En el proyecto constructivo, se incluirá informe favorable de la ACA.

Por lo que se refiere al depósito DSS 1-E, en la zona de ubicación de dicha obra no es objeto del presente proyecto, dado que la plataforma de la calzada dirección Barcelona debe estar ya realizada previamente con la obra del Acceso a la Nueva Terminal. Por otro lado, al encontrarse este punto dentro del área de actuación del Plan Director del Aeropuerto de Barcelona, serán las obras de urbanización, y en concreto del drenaje de este sector, las que deberán coordinarse con la realización del mencionado depósito.

Ayuntamiento de Viladecans.-Afección sobre la ZEPa «Delta del Llobregat». Establecimiento de medidas sobre apantallamiento lumínico y acústico.

Comprobación mediante un modelo adecuado, de la no alteración de los flujos hídricos superficiales y subterráneos. Se indica como ejemplo el realizado por el equipo del Dr. Carreras, de la UPC (Universidad Politécnica de Cataluña).

Mantenimiento de la conexión biológica entre los diversos espacios naturales afectados por la ampliación del aeropuerto. Se solicita la eliminación del trazado actual de la C-31, así como la inclusión de un estudio específico de conectividad del corredor biológico de Can Sabadell.

Estudio de posibles interacciones con futuros trazados ferroviarios. Así, recomienda la actualización del Estudio de Impacto Ambiental Acumulado realizado por AENA con la incorporación de los trazados definitivos.

El promotor responde que la mencionada ZEPA no será afectada, puesto que el ámbito de actuación de la conexión de la B-22 no llega al límite de dicho espacio protegido ni al límite de la zona calificada para corredor biológico. Además, en el Proyecto de Construcción de Modificación de la carretera C-31 ya fueron tomadas medidas en este sentido. Asimismo, cabe referirse a dicho proyecto para comprobar cómo se ha previsto la reposición de todos los cursos que alimentan las zonas aledañas a Can Sabadell y El Remolar, por lo que no se considera afectado el flujo hídrico superficial en todo este entorno. En cuanto al flujo subterráneo, se indica que no existen obras subterráneas en todo el trazado al discurrir totalmente en terraplén. Únicamente se hará necesario excavar mínimamente en aquellos puntos que coincidan con la cimentación de las estructuras, que por otro lado, y siguiendo el criterio del mencionado Proyecto de Modificación de C-31 y el de Accesos a la nueva área terminal, se prevé que sean realizadas mediante cimentación superficial.

Ayuntamiento de El Prat de Llobregat.—Desde este ayuntamiento se realizan las siguientes observaciones redactadas por el Directo de la Oficina Pla del Delta:

La demanda de acceso a la nueva Terminal del aeropuerto requiere nuevos carriles, aunque ya se están realizando en la C-31 a tal fin. Además, se indica que la absorción de la demanda de este acceso por parte del transporte público es inferior a la solicitada por este ayuntamiento.

Se encuentra en fase de realización la conexión con cercanías, así como la línea L9 del metro, con 3 estaciones en el aeropuerto.

El proyecto supone una gran ocupación de terrenos, así como la anulación de los accesos actuales.

Se considera improcedente la propuesta del Estudio Informativo y se pide que sea retirada.

El promotor responde que según el Estudio de Tráfico realizado, basado en el estudio de demandas llevado a cabo con motivo del Plan Barcelona, concluye categóricamente que es necesaria la construcción de la conexión de la B-22 con el enlace de acceso a la NAT, dado el grado de saturación que alcanzarán las calzadas de la C-31 en fechas muy cercanas en el tiempo. Las cifras de ocupación manejadas ya suponen la realización de nuevas infraestructuras para el modo así como una fuerte apuesta por el transporte público como acceso prioritario para el futuro aeropuerto. Sin embargo, y aún en este caso, dadas las características del modo de transporte aéreo y de sus usuarios, no es posible considerar un porcentaje mayor de ocupación fuera del automóvil.

Por otro lado, la ocupación de terrenos se ha procurado reducir al mínimo ampliando hacia el exterior la superficie imprescindible para el desarrollo de los carriles necesarios. La sección de la nueva infraestructura en el tramo entre la Pata Sur y CLASA es la mínima posible y los carriles de salida o incorporación poseen una geometría muy condicionada a conseguir una mínima afección sobre el territorio circundante.

Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat.—Este ayuntamiento remite una comunicación en la que se certifica que el anuncio de Información Pública y Aprobación Provisional del Estudio Informativo por parte del M.º de Fomento, ha permanecido en el tablón de anuncios del Ayuntamiento el período reglamentario sin presentarse alegaciones.

El promotor no realiza comentarios al respecto.

Comunidad de Usuarios Aguas del Delta del Llobregat.—Esta comunidad expone que el impacto provocado por las nuevas infraestructuras no ha sido valorado cuantitativamente. En concreto, pide la valoración de la impermeabilización del territorio que supondrá la realización de las diferentes obras previstas y la compensación de dicha afección.

Por otro lado, se solicita la realización de un inventario de pozos en explotación, proyectando las reposiciones correspondientes y el sellado de las obras afectadas.

Pide finalmente el control del material extraído de los diferentes saneos previstos para su eventual descontaminación. En el caso de realizar agotamientos, solicita valorar los volúmenes de agua extraídos, su calidad y posterior vertido, estableciendo para ello una red de control de seguimiento del estado de las aguas subterráneas.

El promotor estima que los estudios solicitados se corresponden con la fase correspondiente al futuro Proyecto de Construcción, mientras que el inventario de pozos y la valoración de su reposición y sellado fue realizado dentro de las actuaciones del Proyecto de Construcción de la Modificación de la Carretera C-31, si bien habrán de actualizarse los datos disponibles en el momento de redactar el futuro Proyecto de Construcción sobre las actuaciones previstas en el presente Estudio Informativo, proyectando las correspondientes reposiciones y sellados. Se propone la inclusión de un nuevo capítulo en el Programa de Vigilancia Ambiental de

la obra para el control sobre el material a extraer de los saneos, así como el agua extraída en los posibles agotamientos, para evitar posibles contaminaciones.

Por lo que se refiere a la modificación sobre el proceso de recarga del acuífero por la progresiva impermeabilización de la superficie del Delta tras la realización de las nuevas obras infraestructuras, se indica que no ha sido modificada básicamente la red de drenaje de todo este sector, manteniéndose el desagüe hacia los cauces principales de la zona, que son el Canal de la Vidaleta y la Riera Roja, realizándose un nuevo canal, el de Mas Blau, en este caso, únicamente trasladado hacia el interior a partir del trazado inicialmente previsto en los proyectos anteriores de Modificación de C-31 y Accesos a la nueva área terminal. Éste último canal será realizado en tierras, y los desvíos de los dos cauces anteriores poseerán los mismos tramos realizados en tierras que en la situación actual. A éstos irán a parar las aguas de drenaje recogidas en las nuevas infraestructuras, razón por la que se considera que no se modifican sensiblemente las condiciones de contorno sobre recarga del acuífero a partir de las aguas superficiales.

Asociación Vecinos Parc de Maquinaria de Villadecans.—Esta asociación solicita la instalación de barreras sonoras en el tramo frente a estas viviendas en previsión del ruido inducido.

El promotor indica que estas actuaciones están fuera del ámbito de actuación del presente proyecto, puesto que la calzada de la futura B-22 en sentido aeropuerto, que es la que pudiera haber afectado a esta área de viviendas, finaliza en su entronque al inicio de la calzada de penetración al aeropuerto del Proyecto de Acceso a la Nueva Terminal.

Europark Barcelona, S.L. y Colgardie, S.L.—Estas empresas proponen mantener el acceso directo a las fincas de la zona de Mas Blau, en lugar del acceso indirecto propuesto desde la glorieta del enlace CLASA / C-31, o en este último caso, asegurar un acceso de características adecuadas. Ello permitiría no condicionar en gran medida a los ayuntamientos afectados por la actuación propuesta en el desarrollo de sus competencias urbanísticas. Además, expone que la infraestructura propuesta limita el uso agrario de los terrenos contiguos a la carretera y afecta a diversas construcciones, alguna de las cuales ha sido catalogada. Por ello, propone se realice un cambio de trazado que reduzca al mínimo la afección a los terrenos así como al patrimonio arquitectónico del entorno, o en su caso, tener en cuenta el potencial de los terrenos en función de un eventual cambio en su uso actual hacia otro de carácter terciario.

El promotor indica que durante la redacción del Proyecto de Construcción se considerará la posibilidad de dar unas características de mayor categoría a las vías de servicio, en el sentido de asfaltar aquellos tramos que se consideren necesarios por su mayor volumen de tráfico o características del mismo, ampliando asimismo la sección en caso de que se estime necesario. En cuanto a la reducción de la superficie de afección, debe decirse que ésta ha sido reducida al mínimo imprescindible y en cuanto a una posible variación del trazado, debe desecharse esta opción pues la fragmentación del territorio y la ocupación de suelo sería mucho más elevada, aumentando el impacto ambiental.

b) Información adicional solicitada al promotor. Resultado. Con fecha 19 de noviembre de 2007, se solicita al promotor la siguiente información adicional:

Longitud total de las nuevas calzadas proyectadas.—El proyecto comprende un conjunto de actuaciones que afectarán a una serie de elementos de la red de drenaje del sector del Delta del Llobregat sobre el que se realizarán las obras. Será necesario aportar escrito de la Agencia Catalana del Agua en el que se refleje la conformidad de dicha entidad con las actuaciones y en el que se garantice el mantenimiento de la integridad del sistema de drenaje actual.

En el EsIA se citan una serie de canteras que podrían utilizarse como zonas de préstamo, así como diferentes opciones para la utilización de los excedentes de tierras generados. Será preciso detallar tanto las zonas de préstamo como las de vertedero finalmente escogidas.

En el EsIA no se indica si van a construirse pasos de fauna. Se aclarará este extremo y, en caso afirmativo, se indicará la ubicación de los mismos.

En el EsIA se incluye un estudio del ruido que se completará en fases posteriores. Se indica que este estudio del ruido deberá adecuarse al Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Con fecha 21 de enero de 2008 se recibe la respuesta del promotor a las anteriores cuestiones. En dicha respuesta se indica lo siguiente:

Longitud total de las calzadas:

Calzada derecha: 5.370,912 metros (de los cuales 3.700 son de nueva calzada y el resto de ensanche de calzadas existentes).

Calzada izquierda: 4.125,551 metros (de los cuales 2.800 son de nueva calzada y el resto, de ensanche de calzadas existentes).

Durante la redacción del Estudio Informativo y de los proyectos de construcción de la Modificación de la C-31 y del Enlace y Vial de Acceso a la Nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona se mantuvieron conversaciones con la Agencia Catalana de l'Aigua (ACA) en las que se fijaron criterios de diseño para los citados proyectos. Entendemos que de cara a la redacción del proyecto de construcción que desarrolle el Estudio Informativo se deberán tener nuevos contactos con la ACA. Por otra parte el Estudio Informativo se ha sometido a Información Pública no habiéndose recibido alegaciones por parte de la ACA.

En relación con los pasos de fauna, no se han previsto debido a que no son necesarios por la situación de las obras, con un continuo urbano en el lado derecho de la autovía, y porque la actual carretera tampoco los tiene.

Por último, el promotor desarrollará en el Proyecto de construcción un estudio que, de acuerdo con el Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, valorará la necesidad de implantación de pantallas acústicas y cumplir de este modo con la legislación vigente.

c) Información complementaria solicitada a Organismos oficiales. Resultado. Con fecha 12 de septiembre de 2008, se solicita información complementaria acerca del proyecto a la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad y a la Dirección General de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalidad de Cataluña, hecho del que tiene constancia la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Sin haberse obtenido respuesta por parte de estos organismos.

4. Integración de la evaluación

Analizados los elementos que se han puesto en juego en el proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el EsIA, redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor y las alegaciones realizadas durante la consulta pública, se determinan a continuación los elementos clave del proceso.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—En la documentación aportada por el promotor, se indica que la construcción de las calzadas laterales en evaluación está condicionada por las obras de la Ampliación del Aeropuerto, que incluye el acceso a la nueva área terminal y la modificación del trazado de la C-31. Ambos proyectos, cuentan con Declaración de Impacto Ambiental, cuyos condicionantes se han tenido en consideración en la redacción del estudio de impacto ambiental del presente proyecto. Debido a estos condicionantes, las alternativas difieren únicamente en las diversas posibilidades de acceso a distintas áreas de servicio e infraestructuras, por lo que los impactos generados por cada una de ellas son similares.

En el estudio de impacto ambiental, se realiza un análisis de las alternativas planteadas, tras el cual, se decide desechar la alternativa 1i-1d, puesto que no permite la conexión entre las carreteras existentes hasta el enlace de la Pata Sur, lo cual, provocaría la congestión de la C-31, mientras que las calzadas laterales irían descargadas de tráfico. De las dos alternativas restantes, el promotor selecciona la 2i-2d, por ser ambientalmente más viable.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.—Además de las medidas de integración que adopta el promotor como resultado del proceso de información pública, descritas en el apartado 3.2. de la presente declaración, los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, se resumen a continuación:

Hidrología e Hidrogeología.—La actuación estará se desarrollará sobre el Delta del Llobregat, sobre el que se sitúan diversas áreas inundables.

Varios cursos de agua se verán afectados por el proyecto, que según el estudio de impacto ambiental, serán repuestos, con el fin de no afectar al sistema hidrológico.

Destaca entre todos los cursos afectados el Canal de Mas Blau, que será desplazado lateralmente. El estudio de impacto ambiental contiene un anejo en el que se diseñan las obras de drenaje proyectadas para el acondicionamiento del paso de todos los cauces afectados, incluida la modificación del trazado del Canal de Mas Blau, manteniendo su continuidad, adaptándola al nuevo viario. El promotor afirma que todas ellas cumplen con los requisitos técnicos para mantener las condiciones adecuadas de drenaje.

Suelo y movimientos de tierras.—Uno de los principales impactos que tendrán lugar con la actuación sobre el suelo serán los movimientos de tierras.

El promotor afirma, en relación a esta cuestión, que no existe la posibilidad de efectuar una compensación de tierras entre los ejes y las diferentes actuaciones, ya que el material procedente de la traza no es adecuado para la misma, ni en terraplenes ni en explanadas.

Las canteras en origen y los lugares de vertido estarán debidamente autorizados, dispondrán de los correspondientes planes de restauración y estarán ubicados fuera de áreas naturales de interés, habiéndose estable-

cido unas áreas de exclusión. Los préstamos desde los que se podrá extraer material, serán los siguientes:

El Corral, próxima a Gavá. A 20 kilómetros de la futura obra.

Las Cubetas, próxima a Begues. A 26 kilómetros de la futura obra.

Foj Hermanos, próxima a Vallirana. A 35 kilómetros de la futura obra.

L'Ordal, entre Vallirana y Ordal. A 44 kilómetros de la futura obra.

Cal Tita, entre Vallirana y L'Ordal. A 42 kilómetros de la futura obra.

Cantera Berta, próxima a la localidad de Rubí, a 33 kilómetros de la futura obra.

Se citan además una serie de plantas de aglomerado, de donde se extraerá el hormigón y se indica que se barajará la opción de utilizar materiales procedentes de excavaciones realizadas en la ciudad de Barcelona.

En cuanto a los vertidos, el Estudio de Impacto Ambiental indica que no serán de gran magnitud. Se transportarán y depositarán con las debidas precauciones para su integración ambiental. Según el promotor, existen en la zona diferentes lugares que requieren materiales para su restauración, tales como el Puerto de Barcelona y diversas canteras.

Por otra parte, el promotor propone un diseño de taludes adecuado para evitar la erosión, y la conservación de los suelos de mayor valor agrológico. Además, se realizará un estricto control de la maquinaria para evitar vertidos que puedan contaminar el sistema edáfico.

Espacios naturales de interés: Las actuaciones se desarrollarán sobre la IBA 140 «Delta del Llobregat» y muy próximas al LIC –ZEPa del mismo nombre. Además, dentro de esta ZEPa se incluye la Reserva Natural Parcial «El Remolar Filipines», coincidente con un PEIN. Fuera de estas zonas, destaca la presencia de la Marisma de Can Sabadell.

Las principales afecciones negativas sobre la fauna de esta zona, consisten en el efecto barrera para la dispersión o movimientos locales de los animales así como el incremento del riesgo de atropello y de las molestias tanto sonoras como lumínicas de la fauna cercana.

El promotor propone realizar un jalonamiento o vallado de todo el ámbito del trazado pues, si bien considera que en la zona de actuación propiamente dicha no existe vegetación de un alto valor ecológico, sin embargo, en las proximidades existen áreas de interés botánico que deberán ser preservadas. El estudio de impacto ambiental propone el establecimiento de un cronograma de obras que evite en lo posible las molestias a la avifauna circundante.

El promotor realizará una adecuada programación espacial de las actuaciones de la obra, de forma que se evite la afección a los elementos de mayor valor ambiental del entorno. Se realiza una zonificación del territorio, según la cual se establecen las limitaciones a imponer en materia de ocupación del espacio durante la realización de las obras, cartografiando lo que se consideran «Zonas excluidas» y «Zonas restringidas».

Las primeras son las poseedoras de una mayor calidad y fragilidad ambiental. No se realizarán construcciones temporales ni permanentes, minimizándose su ocupación. Las zonas que resulten afectadas, se restaurarán. Se incluyen en esta categoría los terrenos reservados para la unión del Sector del Remolar con Can Sabadell, que constituyen un corredor biológico, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente a la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, publicada en el BOE n.º 16 de fecha 18 de enero de 2002), y en lo establecido por la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de trazado de modificación de la carretera C-31, p.k.187,080 al 191,50, camino de Els Reguerals –enlace terminal actual del aeropuerto (B-202), tramo Viladecans –Sant Boi de Llobregat – El Prat de Llobregat (Edicto de 29 de enero de 2004 del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda por el que se hace público el acuerdo de 30 de septiembre de 2003, publicado en el DOGC número 4074 de 19 de febrero de 2004), a este respecto.

Las zonas restringidas son las dotadas de un elevado valor ambiental y cuya conservación es deseable. En ellas, además de los elementos propios de la actuación, sólo se admite la ubicación de instalaciones al servicio de las obras con carácter temporal y siempre que se justifique técnicamente la ausencia de alternativas viables, así como las medidas correctoras y compensatorias necesarias.

El resto de áreas se consideran admisibles.

Calidad del aire. Ruidos y vibraciones.—La construcción y puesta en servicio de las nuevas infraestructuras llevará implícito un incremento de la emisión de contaminantes al medio atmosférico.

Con objeto de evitar molestias acústicas a las zonas próximas habitadas y como complemento a la medida anterior, el estudio de impacto ambiental propone la limitación del tránsito de maquinaria al mínimo imprescindible en estos lugares durante las obras.

El promotor ha realizado un estudio previo del territorio, según el cual se superan los niveles de ruido permitidos por la legislación autonómica vigente en varios puntos, en los cuales, será necesario instalar pantallas acústicas. Se indica que se realizará un estudio en detalle de dichos nive-

les con posterioridad, garantizando que no se superarán los límites establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Patrimonio. El promotor afirma que en la zona de estudio no existen catalogados restos arqueológicos ni de Patrimonio cultural, por lo que no se considera necesario llevar a cabo medidas protectoras de ningún tipo. No obstante y dada la potencialidad de la zona, se realizará un seguimiento arqueológico de las obras, de tal modo que, ante cualquier indicio de presencia de restos arqueológicos, se detendrán las máquinas y se realizará consulta a arqueólogos especializados, no reanudándose las obras hasta que la entidad correspondiente así lo autorice.

5. *Condiciones de protección ambiental específicas*

En función de la documentación generada a lo largo de este proceso de evaluación, se estima necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Todas las medidas a llevar a cabo con la realización del proyecto, irán en consonancia con lo establecido tanto en la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente a la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, publicada en el BOE n.º 16 de fecha 18 de enero de 2002), como en lo indicado en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de trazado de modificación de la carretera C-31, p.k.187,080 al 191,50, camino de Els Reguerals-enlace terminal actual del aeropuerto (B-202), tramo Viladecans-Sant Boi de Llobregat-El Prat de Llobregat (Edicto de 29 de enero de 2004 del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda por el que se hace público el acuerdo de 30 de septiembre de 2003, publicado en el DOGC número 4074 de 19 de febrero de 2004).

La Mesa técnica del acuífero del Llobregat (METALL), órgano técnico especializado y creado por la Agencia Catalana del Agua, se encargará de evaluar el proyecto constructivo y las medidas correctoras proyectadas, para el seguimiento de los impactos generados sobre el acuífero. Igualmente, la Agencia Catalana del Agua (ACA) validará las actuaciones proyectadas, de forma que se garantice el mantenimiento de los aportes hídricos en los humedales de la zona, y la no alteración del sistema hidráulico deltaico. Se comprobará igualmente que las actuaciones no repercutirán en el régimen hídrico de la zona, manteniendo el régimen de inundabilidad. El proyecto constructivo deberá incluir informe favorable de la ACA.

Se incluirá un nuevo capítulo en el Programa de Vigilancia Ambiental de la obra para el control sobre el material a extraer de los saneos, así como el agua extraída en los posibles agotamientos, para evitar posibles contaminaciones.

En el tramo viario, en la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir

los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

En cuanto a la protección del Patrimonio, se indica que ante la aparición de cualquier resto arqueológico durante la realización de las obras se detendrán los trabajos y se informará a la administración competente. En todo caso, se estará a lo dispuesto en lo especificado en la legislación vigente en materia de protección del Patrimonio cultural.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el adecuado seguimiento ambiental de la obra. Las actuaciones propuestas más destacadas son:

Supervisar que la ejecución material de las obras y el funcionamiento de las infraestructuras, sean llevadas a cabo conforme a las previsiones realizadas.

Supervisar que las medidas y recomendaciones propuestas en el estudio de impacto ambiental sean ejecutadas correctamente.

Predecir, controlar y vigilar la aparición de nuevos impactos, evaluando su magnitud y proponiendo las medidas adecuadas para su corrección.

Controlar y vigilar los impactos residuales que no sea posible eliminar completamente con las medidas correctoras establecidas.

Proporcionar resultados acerca de los valores de impacto alcanzados.

Analizar la eficacia de las medidas protectoras, correctoras o compensatorias propuestas.

Realizar informes periódicos sobre el estado y evolución de las obras.

El seguimiento de los impactos ambientales se realizará sobre aquellos elementos y características del medio para los que se ha identificado impactos. Se redactarán informes previos al inicio de las obras, periódicos ordinarios mensuales, particulares y un informe final de la fase que se remitirán al organismo competente. Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Conexión entre la Red del Estado y el Acceso a la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Barcelona concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 4 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

