

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 5248** *Resolución de 22 de febrero de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus. Proyecto Brain fase II».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 22 de abril de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, escrito de la entidad pública empresarial Enaire, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus. Proyecto Brain fase II»; de acuerdo con lo indicado en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, la solicitud se acompaña de un documento ambiental (en adelante, DA).

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

La actuación consiste en la modificación de las maniobras de entrada y salida en los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus. Los nuevos procedimientos, además de modernizar la navegación aérea, mejoraran la seguridad operacional y resultan más eficientes al permitir la operación de aeronaves en trayectorias más flexibles y precisas que proporcionen operaciones óptimas desde la fase en ruta hasta la aproximación final y desde la salida hasta la ruta seleccionada.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la entidad pública empresarial Enaire.

Con fecha 18 de mayo de 2022, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase 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.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Oficina Española del Cambio Climático (OECC). MITECO.	Sí
<i>Administración Autonómica</i>	
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural. Generalitat de Catalunya.	Sí
Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural. Generalitat de Catalunya.	Sí
Consorcio para la Protección y la Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat. Generalitat de Catalunya.	Sí

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Dirección General de Planificación en Salud. Departamento de Salud. Generalitat de Cataluña.	Sí
Dirección General de Protección Civil. Departamento de Interior. Generalitat de Cataluña.	Sí
Dirección General de Transporte y Movilidad. Departamento de Territorio y Sostenibilidad Generalitat De Cataluña.	Sí
<i>Administración Local</i>	
Diputación Provincial de Barcelona.	No
Diputación Provincial de Gerona.	No
Diputación Provincial de Lérida.	No
Diputación Provincial de Tarragona.	Sí
Ayuntamiento de Alella (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Argentona (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Avinyonet del Penedès (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Badalona (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Barcelona (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Begués (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Cabrils (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Canyelles (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Castelldefels (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Castellet y la Gornal (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Castellví de la Marca (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Cerdanyola del Vallés (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Cubelles (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Gavá (Barcelona).	Sí
Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de La Llagosta (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Martorelles (Barcelona).	No
Ayuntamiento de El Masnou (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Montcada i Reixac (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Montgat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Montornès del Vallés (Barcelona).	Sí
Ayuntamiento de Olèrdola (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Olesa de Bonesvalls (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Olivella (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Ôrrius (Barcelona).	No
Ayuntamiento de El Prat de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Premià de Dalt (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Premià de Mar (Barcelona).	No

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Ripollet (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Adrià de Besòs (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Climent de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Cugat Ses Garrigues (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Fost de Campsentelles (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Santa Coloma del Gramanet (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Santa Margarida i Els Monjos (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Santa María de Martorelles (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Sitges (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Subiràts (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Teià (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Tiana (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Torrelles de Llobregat (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Vallirana (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Vallromanes (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Viladecans (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Villanova del Vallès (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Villanova i La Geltrú (Barcelona).	Sí
Ayuntamiento de Vilassar de Dalt (Barcelona).	No
Ayuntamiento de Albi (Lleida).	No
Ayuntamiento de Juncosa (Lleida).	No
Ayuntamiento de La Pobla de Cérboles (Lleida).	No
Ayuntamiento de El Vilosell (Lleida)	No
Ayuntamiento de Vinaixa (Lleida).	No
Ayuntamiento de L'Arboç (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Cabacés (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Constantí (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Margalef (Tarragona).	No
Ayuntamiento de La Morera de Montsant (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Els Pallaresos (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Perafort (Tarragona).	Sí
Ayuntamiento de La Pobla de Mafumet (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Reus (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Riudoms (Tarragona).	No
Ayuntamiento de Sant Jaume del Domenys (Tarragona).	No

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Ulldemollins (Tarragona).	No
<i>Entidades</i>	
WWF-España	No
SEO BirdLife	No
Ecologistas en Accion de Cataluña. Centre Civic Can Basté.	No

* Denominación en la que fueron consultados, por lo que pueden haber experimentado cambios por nueva organización de las Administraciones.

Superado el plazo para emisión de contestaciones, se comprueba que no se ha recibido respuesta de los organismos competentes en medio ambiente, en riesgos ni en salud de la Generalitat de Cataluña. Dada la importancia de su opinión para la decisión acerca de la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, se realizan requerimientos con fecha 20 de septiembre de 2022, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 212/2013, a los siguientes organismos autonómicos:

– Secretaría de Acción Climática de la Generalitat de Cataluña, como órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural y del Consorcio para la protección y la Gestión de los Espacios del Delta del Llobregat.

– Departamento de Interior de la Generalitat de Cataluña como órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Protección Civil.

– Departamento de Salud de la Generalitat de Cataluña, como órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Planificación en Salud.

El 1 de diciembre de 2022, se completa el expediente con las respuestas requeridas.

Una vez examinada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

a. Características del proyecto. La modificación de los procedimientos de entrada y salida se realizará mediante actuaciones distintas en los dos aeropuertos implicados. De este modo, en el de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se optimizarán las actuales maniobras instrumentales de llegada y salida, mediante su modernización y adaptación a las especificaciones de navegación de área (RNAV) basada en prestaciones PBN (del inglés *Performance Based Navigation*). Esto supone la eliminación de todas las maniobras de navegación convencional actualmente vigentes.

En el caso del aeropuerto de Reus, las actuaciones proyectadas son de menor envergadura, y consisten en la implementación de nuevos procedimientos de especificación RNAV de salida y llegada, así como la implantación de nuevos procedimientos de navegación convencional, que permitirán la conectividad con los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y de Girona. Asimismo, en este aeropuerto, se propone la eliminación de dos procedimientos de salida y dos de llegada de navegación convencional, actualmente vigentes en la Publicación oficial de Información Aeronáutica en España (AIP).

La implementación de las nuevas maniobras contribuye a aplicar la Política y Marco Estratégico para la implantación de la PBN adoptada por la Dirección de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, en abril de 2014, y con lo recogido en el Plan Estratégico de Navegación Aérea (Plan de Vuelo 2020) elaborado por Enaire. Los nuevos procedimientos permitirán la armonización mundial y la mejora en la seguridad y la

eficiencia operacionales en el espacio aéreo. Además, la aplicación de las mejoras previstas es necesaria para el cumplimiento por parte del Estado español de la implantación de la PBN, con los criterios y escenarios previstos por la Comisión Europea (Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 de la Comisión Europea, de 18 de julio de 2018). Además, se impedirá la obsolescencia del Sistema de Navegación Aérea español.

Se plantea la alternativa 0 o de no realización del proyecto, pero se descarta por impedir la consecución de sus objetivos. Se ha estudiado una única alternativa para su desarrollo, debido a que los múltiples condicionantes técnicos y territoriales que existen, impiden plantear opciones adicionales en ninguno de los dos aeropuertos. Los condicionantes que satisfacen las maniobras de la alternativa única, son:

- Son capaces de acomodar la demanda de tráfico del TMA de Barcelona y del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y de Reus.
- Están diseñadas manteniendo las mínimas de separación (laterales y verticales), para ser aplicados en la separación de aeronaves durante la fase en ruta, así como de aeronaves en las fases del vuelo de llegada y salida.
- Respetan la ubicación de los puntos de referencia de aproximación inicial (IAF, por sus siglas en inglés) definidos actualmente.
- Son capaces de gestionar el elevado tráfico aéreo del espacio aéreo, además de dar respuesta al incremento de carga en los distintos sectores controlados, en el caso del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Además, la alternativa seleccionada permite disponer a ambos aeropuertos de maniobras de conectividad con el resto de los aeropuertos catalanes, lo que mejora la operativa del TMA.

El detalle los procedimientos propuestos y su comparación con los actuales, se incluye en varios croquis al final de la presente resolución.

b. Ubicación del proyecto. El proyecto se encuadra dentro de los límites de la Dirección Regional Este de Navegación Aérea, una de las cinco en las que se encuentra dividido el territorio nacional, y que recibe los servicios de navegación aérea del Centro de Control (ACC) de Barcelona. Dentro de las Direcciones Regionales se encuentran las Áreas de Control Terminal (TMA); se trata de áreas controladas que se establecen sobre uno o varios aeropuertos donde confluyen aerovías con rutas de aproximación y salida cuyo objetivo es controlar el tráfico que entra o sale de los mismos, según las reglas de vuelo instrumental (IFR). En el TMA de Barcelona se incluyen, entre otros aeropuertos, Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus.

El ámbito de estudio comprende más de ochocientos municipios de tres comunidades autónomas: Cataluña (las cuatro provincias), Aragón (las tres provincias) y Comunidad Valenciana (provincia de Castellón). Los que se consideran directamente afectados por las modificaciones previstas son los municipios catalanes a los que se ha consultado, de acuerdo a la tabla del punto de «antecedentes» de esta resolución.

c. Características del potencial impacto. Dada la naturaleza aérea de la actuación, únicamente se prevén posibles efectos sobre población y salud humana (ligados a la atmósfera), avifauna y espacios protegidos, que serán los factores del medio analizados en la presente resolución.

c.1) Población y salud humana. Impactos sobre la atmósfera. Los efectos que pueden tener lugar sobre la población y la salud humana están ligados a la incidencia sobre la atmósfera (ruido y emisión de gases de efecto invernadero), por lo que su análisis se realiza conjuntamente.

El documento ambiental incluye un estudio acústico (apéndice 2) que compara la situación del entorno de los aeropuertos por los procedimientos de llegada y salida existentes en la operativa actual con la situación esperada en las maniobras propuestas cuando entre en funcionamiento el proyecto. El estudio se ha realizado con el día medio

anual. Ha permitido comprobar que los niveles sonoros obtenidos para los nuevos procedimientos de llegada y salida de ambos aeropuertos son similares al escenario actual. Por tanto, no se considera significativa la afección acústica generada por la implementación del proyecto en el entorno, en relación con la preoperacional.

Además, el documento ambiental indica que las modificaciones que plantea el proyecto en el aeropuerto de Barcelona respecto a las aproximaciones a la pista 25R/25L redundarán en mejoras de la calidad acústica de los núcleos de población de Orrius, Argentona y Vilanova del Vallés.

Añade que el uso de procedimientos de navegación aérea RNAV, frente a los convencionales, aumenta la precisión y logra niveles de dispersión muy inferiores en torno a la trayectoria nominal, lo que minimiza el volumen de población potencialmente afectada.

En cuanto a medidas, el documento ambiental señala que la puesta en funcionamiento los nuevos procedimientos, conlleva involucrar a las compañías aéreas para que adapten sus aeronaves ya que, aparte de disponer de la instrumentación precisa en tierra, requieren la adecuación de los sistemas de navegación y de la formación de los pilotos. El aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ya desarrolla una política de gestión ante la contaminación acústica estructurada en torno a las líneas de trabajo acordes con el principio «enfoque equilibrado». Dentro de ésta se ha elaborado el Mapa Estratégico de Ruido (MER) del aeropuerto, en cumplimiento de la Directiva 2002/49 CE, sobre gestión y evaluación del ruido ambiental, así como la delimitación de su servidumbre aeronáutica acústica, exigida por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, de Navegación Aérea, que tiene aprobada mediante el Real Decreto 1002/2011, de 8 de julio. El MER y las servidumbres no se ven modificadas con las nuevas maniobras que incluye el proyecto. Ambos llevan asociados sendos Planes de Acción, que recogen medidas concretas para el aeropuerto, basadas en las líneas de trabajo en las que se fundamenta el «enfoque equilibrado» entre las que está la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico (PAA), para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones de usos sensibles. Esta actuación, gestionada y ejecutada por Aena, ha supuesto hasta la fecha la insonorización de aproximadamente cincuenta viviendas.

Adicionalmente, como medida protectora de carácter acústico, el EsIA destaca que el aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat tiene vigente la Circular Aeronáutica 1/2007, de 27 de abril, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se modifica la 1/2006, de 23 de mayo, por la que se determinan los procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido para el Aeropuerto de Barcelona. Establece en su artículo 2 los siguientes procedimientos de atenuación de ruido:

- Los pilotos, cuando realicen las maniobras de descenso para abandonar los IAF o posición equivalente a nivel de vuelo (FL) 70 o superior, planificarán un descenso continuo hacia la pista, empleando un procedimiento de baja resistencia y/o empuje, y efectuarán los cambios de configuración de avión y reducciones de velocidad de manera suave y a la altitud adecuada para evitar aumentos de potencia a baja altura.

- Salvo por razones de seguridad o instrucciones de los Servicios de Tránsito Aéreo basadas en las mismas razones, las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal de las salidas hasta haber librado 6.000 ft (1.828,8 m) de altitud, a menos que se encuentren, sobre el mar, a más de 3.500 ft (1.067 m), en ascenso y en alejamiento de la línea de costa o a más de 3 millas náuticas de la línea costera y en paralelo a ella.

Además, el aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat tiene establecida una configuración preferente de pistas segregadas cuyo objetivo es minimizar la afección acústica del entorno y cuenta con restricciones ambientales de atenuación de ruidos, según se recoge en el apartado 21 «Procedimientos de atenuación de ruidos» de la ficha del aeropuerto en el AIP-España, en vigor tanto para los despegues como para los aterrizajes. Cuenta además con un Sistema de Monitoreo de Ruido y Sendas de Vuelo (SIRBCN), que funciona durante las veinticuatro horas de forma automática, y que

permite detectar, medir y asociar el ruido producido por las aeronaves al sobrevolar micrófonos instalados en zonas estratégicas de su entorno, lo que permite realizar un seguimiento de la situación acústica existente. Son un total de doce terminales medidores de ruido (TMR).

Por otra parte, con objeto de minimizar las afecciones acústicas ocasionadas por las actuales maniobras de aproximación RNAV a la pista 25R/25L del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat sobre las poblaciones de Orrius, Vilanova del Vallés y Argentona, el proyecto contempla la desviación de la actual maniobra nominal hacia el norte con el fin de disminuir las molestias ocasionadas a la población por el sobrevuelo de las aeronaves.

El aeropuerto de Reus, sin embargo, no cuenta con sistema de monitoreo de ruido, MER, ni servidumbre acústica al no estar incluido dentro de la categoría de gran aeropuerto, pues registra menos de 50.000 operaciones anuales. No obstante, el documento ambiental no considera necesario establecer medidas correctoras adicionales, dado que no van a incrementarse las afecciones acústicas con respecto a las actuales.

Por otra parte, el documento ambiental incluye, en su apéndice 3, un análisis de las emisiones atmosféricas; evalúa si con la implementación del proyecto se producirá una variación de los impactos sobre la calidad del aire respecto a la situación actual. Realiza una estimación del consumo de combustible en ambos escenarios, a partir del estudio de los encaminamientos que las aeronaves pueden tomar en los distintos procedimientos instrumentales de salida, llegada y aproximación y según el comportamiento del flujo aéreo en diferentes situaciones de tráfico que se han simulado, con lo que se determinan las millas voladas. Concluye que la implantación de los procedimientos propuestos no generará cambios en las emisiones asociadas a la calidad del aire producidas en el volumen comprendido hasta 3.000 pies de altura (donde serían perceptibles), ni tampoco a la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

Además, el DA destaca como impacto positivo una reducción de las emisiones en 70 t de CO₂ anuales, con la implementación de la nueva operativa.

No se considera necesario desarrollar medidas adicionales en cuanto a emisiones.

A pesar de lo indicado, el documento ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) según el cual, para el control de la calidad acústica se comprobará que los niveles sonoros ambientales producidos por el desarrollo del proyecto se ajustan a las previsiones realizadas. Para ello, se realizará un seguimiento de los niveles de inmisión producidos en puntos receptores del entorno aeroportuario afectados por las nuevas maniobras RNAV, a partir de los datos registrados en el Sistema de Monitoreo de Ruido del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat actualmente en operación y de competencia de Aena. Los parámetros de control serán los definidos en la normativa vigente y, en particular, los niveles sonoros continuos equivalentes (Leq) para los períodos Ld: día (7 a 19 horas); Lt: tarde (19 a 23 horas); Ln: noche (23 a 7 horas). Estos controles no pueden realizarse en el aeropuerto de Reus, al no contar con Sistema de Monitorado de Ruido

En el caso del aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, se llevará a cabo el seguimiento de los directos que realicen las aeronaves y, por consiguiente, de la reducción de las emisiones asociadas al descenso de millas náuticas recorridas.

Se realizará, asimismo, como parte del PVA, la revisión de la operativa del tráfico aéreo en los aeropuertos a partir de la entrada en vigor de los nuevos procedimientos RNAV propuestos, al objeto de comprobar la adherencia de las operaciones reales a los procedimientos de salida y llegada diseñados y publicados la AIP, con especial atención a los tramos de salidas con altitudes inferiores a los 10.000 pies (unos 3.000 m) y los tramos de aproximación con altitudes desde los 5.000 pies (unos 1.500 m).

Se propone, de forma orientativa llevar a cabo estos controles con carácter anual; el primero, se llevará a cabo durante el año siguiente a partir de la puesta en funcionamiento de los procedimientos analizados. Si bien, ENAIRE señala que se adaptará a las indicaciones que, al respecto, establezca el MITECO.

Consta en el expediente informe de la Secretaría de Salud Pública de del Departamento de Salud de la Generalitat de Cataluña, competente en materia de salud en la comunidad autónoma. No realiza ninguna consideración al respecto desde el punto de vista de sus competencias pues entiende que, los posibles efectos sobre la salud pública que se pudieran derivar de esta actividad se podrían dar, en todo caso, de forma indirecta derivados de los efectos ambientales.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Generalitat de Cataluña señala que el DA recoge una modelización acústica según la cual las nuevas maniobras no comportarán la superación de los niveles acústicos actuales en el entorno aeroportuario. De acuerdo con la documentación presentada, el impacto acústico que provocaría el rediseño de las maniobras no es significativo. Aun así, para poder hacer una evaluación de su impacto acústico más exhaustiva, considera conveniente disponer de los niveles L_{AFmax} en los receptores, así como, la simulación en el máximo de operaciones diarias en los días de más tráfico aéreo.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña destaca en su informe que en la carta de llegada de zona 5 que la maniobra propuesta se aleja de la ciudad de Barcelona, pero toda el área donde se sobrevolará de nuevo está igualmente densamente poblada por otros municipios.

La Dirección General de Transportes y Movilidad de la Generalitat de Cataluña, recomienda que se lleve a cabo un proceso de información pública y se valoren no solo las alturas de sobrevuelo y la densidad de población sino también los niveles acústicos presentes en cada zona

La OECC realiza observaciones en cuanto al contenido del EsIA, en el caso de que se considere necesaria su redacción.

El ayuntamiento de Vilanova i la Gertrú indica que el documento ambiental basa su estudio en la premisa de que no se dan modificaciones de las salidas, llegadas y aproximaciones actuales. Sin embargo, se establece un nuevo punto de paso situado justo encima de su municipio. No justifica su implantación, a pesar de que se toman medidas para elevar la altura de paso. Añade que se tienen muy en cuenta en todo el documento los efectos sobre el Maresme en general y también el municipio de Gavà, pero no los efectos que se pueden generar en territorios como el Garraf al realizar los cambios. Se solicita que se justifique la modificación de las rutas hacia este nuevo punto cuando no lo hacían originariamente. Señala que el hecho de haber establecido el nuevo punto de paso implica un aumento de paso, tanto de salida como de llegada. Este incremento de vuelos sobre la ciudad de Vilanova i la Gertrú no se define pormenorizadamente. Se solicita detalle del número de vuelos exactos que pasan actualmente por encima de la ciudad de Vilanova y la Gertrú y los que pasarán por el nuevo punto de paso, así como un estudio sobre los efectos que supondrá sobre el municipio en cuanto a emisiones, cambio climático y ruido.

El ayuntamiento de Gavà señala que, aunque, según el documento ambiental, el proyecto planteado generaría un impacto muy parecido al del escenario actual, este ya es muy elevado y que cualquier incremento sería crítico y por tanto inadmisibles. Las diferentes incertidumbres ambientales que genera el proyecto, especialmente respecto al impacto sonoro generado, sugieren la necesidad de un análisis ambiental del proyecto más extenso y profundo, por lo que, en su opinión, debería someterse a evaluación ordinaria.

El ayuntamiento de Montornès del Vallès señala que nunca ha habido quejas en su municipio por ruido de tráfico aéreo y las actuales rutas en el aeropuerto de El Prat quedan suficientemente separadas del municipio. Sin embargo, añade, si se cambian las rutas de aproximación a pista y de despegue, podría cambiar la situación. Por último, señala que el aeropuerto de Reus queda a mucha distancia para poder afectar al término municipal.

El ayuntamiento de Perafort, por su parte, no realiza observaciones pues indica que carece de medios para ello.

Para incrementar la protección sobre la población, este órgano ambiental añade en esta resolución las prescripciones adicionales 1, 2 y 4 (esta última aplicable al también a avifauna y espacios protegidos) al apartado d) de esta resolución.

c.2) Avifauna. Según señala el documento ambiental, la afección sobre las aves está asociada principalmente al incremento del riesgo por colisiones entre éstas y las aeronaves. Es más relevante en el caso de especies que gocen de determinados estatus de protección en la normativa vigente. Por ello, el documento ambiental hace una evaluación del riesgo de afección que la puesta en marcha de la nueva operativa pueda generar sobre la avifauna. Señala que la implantación de las nuevas maniobras de llegadas y salidas supone modificaciones en los procedimientos de vuelo en el espacio aéreo y pueden conllevar afecciones sobre las comunidades de aves que actualmente sobrevuelan estos territorios. Sin embargo, añade, en la actualidad ya se están produciendo estas afecciones, por tratarse de dos aeropuertos en funcionamiento.

Para el análisis faunístico que contiene el documento ambiental, se consultan las bases de datos y cartografías ambientales del MITECO y de las Comunidades Autónomas incluidas en el ámbito de estudio. Se realiza un análisis comparativo entre la situación actual y la propuesta, acerca de la potencial afección a las áreas de interés para la avifauna consideradas, y, posteriormente, se evalúan los principales efectos producidos por las maniobras previstas.

En la evaluación del riesgo se utilizan las cuadrículas UTM 10 x 10 km del Inventario Español de Especies Terrestre (IEET), para analizar la posible afección ocasionada a las especies de avifauna «en peligro de extinción» o «vulnerables» inventariadas en ellas. Además, se tienen en consideración las áreas de interés para la avifauna presentes en el ámbito: Zonas de especial Protección para la Avifauna (ZEPA), Zonas de Especial Conservación (ZEC), humedales, Planes de Recuperación del quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) y el avetoro común (*Botaurus stellaris*) en Cataluña y Planes de protección y conservación de Cernicalo Primilla (*Falco naumanni*) y águila-azor (*Hieraetus fasciatus*), así como áreas críticas para la conservación de dichas especies amenazadas, en Aragón. En relación con la Comunidad Valenciana, revisada la cartografía disponible, el documento ambiental afirma que, en la zona de estudio no hallan zonas específicas de protección para la fauna, aparte de los espacios protegidos. También se encuentra el ámbito de aplicación de las zonas de protección de especies de aves necrófagas de interés comunitario y zonas de protección para la avifauna con el fin de reducir los riesgos de electrocución.

De forma adicional, para la elaboración del documento ambiental se consultan estudios realizados por Aena para ambos aeropuertos. Los más recientes del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat son el Estudio de fauna y sus hábitats de marzo 2020 y el Estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF) en su entorno de marzo 2020. En relación con el aeropuerto de Reus, se ha consultado el Estudio de fauna y sus hábitats en el aeropuerto de abril 2016 y el ERIF en su entorno de marzo 2020.

Los detalles para el análisis de riesgos con aves se recogen en el apéndice n.º 5 del documento ambiental, denominado «Metodología para el análisis de riesgos con aves». Se basa en el estudio de las trayectorias nominales que van a sobrevolar los espacios naturales protegidos con méritos ambientales relacionados con la presencia de comunidades o poblaciones de aves. Una vez conocidas las trayectorias de las nuevas maniobras y los espacios de mayor interés para la avifauna presentes en el área de estudio, se procede a evaluar el riesgo de afección a aves en vuelo, para lo que es necesario conocer las altitudes y alturas de vuelo definidas por la operativa aeronáutica, en relación con la altura de vuelo de la fauna ornítica. La probabilidad de que se produzca un impacto entre aeronave y fauna depende de la abundancia de las aves en una zona concreta (cartografía ambiental identificada), de la fase de vuelo en que se encuentre la aeronave (altura de vuelo), así como del peso y volumen (envergadura) del ave; a mayor envergadura y tamaño del individuo, mayor severidad y riesgo del impacto.

En función de lo anterior, se realiza una clasificación cuantitativa de rangos o niveles de riesgo de afección a aves en vuelo en el ámbito en el que se centra, definiéndose cinco: 0-400 m (muy alto), 400-800 m (alto), 800-1.700 m (medio), 1.700 -3.000 m (bajo), más de 3.000 (muy bajo) y más de 4.000 m (inapreciable). Se establecen como niveles de vuelos significativos los definidos con grado de riesgo alto o muy alto, en alturas de vuelo inferiores a 800 m. Por tanto, el mayor riesgo se da en el entorno inmediato del aeropuerto.

Para la evaluación se ha calculado la longitud de las maniobras con riesgo muy alto y alto por afección a aves en vuelo que sobrevuelan las cuadrículas UTM 10 x 10 km del IEE. De esta forma, se analiza la posible afección ocasionada a las especies de avifauna con rango de protección en peligro de extinción o vulnerable inventariadas en las mismas. En el caso del aeropuerto de Barcelona, son siete cuadrículas. Se han detectado zonas con riesgo muy alto y alto en las maniobras de salida y en las aproximaciones RNAV, que se sitúan en el entorno más inmediato al aeropuerto; mientras que las maniobras de llegada, al desarrollarse en niveles de vuelo más elevados, no generan zonas de riesgo de afección a las aves en vuelo. Las especies con algún tipo de protección que han sido inventariadas en las siete cuadrículas UTM, sobrevoladas a menos de 800 m de altura, son: carricerín real (*Acrocephalus melanopogon*), garza imperial (*Ardea purpurea*), garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), mochuelo europeo (*Athene noctua*), terrera común (*Calandrella brachydactyla*), chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), críalo europeo (*Clamator glandarius*), grajilla (*Corvus monedula*), águila perdicera (*Aquila fasciata*), collalba rubia (*Oenanthe hispánica*), collalba negra (*Oenanthe leucura*), polluela chica (*Porzana pusilla*), avoceta común (*Recurvirostra avosetta*) y charrán común (*Sterna hirundo*).

En el caso del aeropuerto de Reus, también son siete cuadrículas. Únicamente se han detectado zonas con riesgo de afección de las aves en vuelo en las maniobras de salida convencionales, que se sitúan en el entorno más inmediato al aeropuerto. Las maniobras de llegada tampoco generan zonas de riesgo de afección a las aves en vuelo. Dado que las actuales aproximaciones no son objeto de modificación del proyecto, no se consideran. Las especies protegidas que han sido inventariadas en las siete cuadrículas UTM, que son sobrevoladas en el caso de Reus a menos de 800 m de altura por las maniobras propuestas son: mochuelo europeo, terrera común, chorlitejo patinegro, críalo europeo, grajilla, águila perdicera, collalba rubia y collalba negra.

Todas las cuadrículas indicadas ya son sobrevoladas por las maniobras actuales, por ser las más próximas al aeropuerto. Por su parte, todas las maniobras de aproximación propuestas son coincidentes con las actuales. Por tanto, el documento ambiental concluye que no se espera que el proyecto suponga una variación con respecto a la situación actual, por lo que la afección a la avifauna no se considera significativa.

El promotor destaca que, con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones aeronáuticas, a la par que respetar la biodiversidad del entorno, ambos aeropuertos cuentan con diversas medidas de control de fauna que son evaluadas anualmente en el ámbito de su sistema de gestión de seguridad operacional y, en su caso, complementadas con nuevas medidas mitigadoras. Son fundamentalmente preventivas e incruentas, orientadas a evitar que cualquier especie pueda acceder y/o permanecer en el mismo o interferir en las maniobras de despegue y/o aterrizaje de las aeronaves que operan el aeropuerto. En la actualidad, dentro de los aeropuertos se llevan a cabo medidas de gestión del hábitat, exclusión y expulsión de fauna y medidas de captura y eliminación. Ambos aeropuertos disponen de un manual en el que figura un procedimiento para la gestión del peligro de la fauna, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado. Ambos están certificados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que ha establecido las normas y procedimientos de control para minimizar los riesgos asociados a la fauna de acuerdo con la normativa europea de

la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA por sus siglas en inglés), y realiza las inspecciones pertinentes.

Enaire señala que la planificación de medidas de control a nivel de infraestructura aeroportuaria escapa del ámbito de actuación del proyecto y de la competencia del promotor.

No obstante, el documento ambiental incluye, en su PVA la realización de un seguimiento de las notificaciones de incidentes de tráfico de aeronaves con avifauna, que permita analizar su evolución respecto a la situación anterior a la implementación de Brain fase II. Para ello, se mantendrán contactos con Aena, gestor aeroportuario, al objeto de solicitar esta información y poder llevar a cabo el seguimiento de la afección a la avifauna.

La revisión de la operativa del tráfico aéreo prevista en el apartado anterior será de aplicación en el seguimiento de la avifauna, al igual que la periodicidad de los controles.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña señala que la calidad de la información contenida en el documento ambiental y su análisis son correctos en cuanto a la apreciación de riesgos relativos a colisiones con aves, así como el sobrevuelo de zonas sensibles o de concentración de las mismas (apéndice 5). Añade que las propuestas apuntadas, en relación con el cambio de operatividad del Aeropuerto Josep Tarradellas-Barcelona El Prat en lo concerniente a la carta de salida, zona 1, excluirá en buena medida el sobrevuelo del macizo del Garraf en la fase de despegue. Considera que esto evitará riesgos de eventuales colisiones, especialmente otoñales, al ser esta un área que canaliza flujos de aves migratorias planeadoras y de rapaces en su desplazamiento al sur. Apunta que, aunque otras zonas sí cruzan esta área, se trata de un porcentaje ínfimo de operaciones del aeropuerto.

Asimismo, esa Dirección General destaca que, en la carta de llegada de zona 5, la maniobra propuesta se aleja de la ciudad de Barcelona, pero toda el área donde se sobrevolará de nuevo está igualmente densamente poblada por otros municipios y se acerca al valle bajo y delta del Llobregat que es un corredor migratorio de aves. Se estima, sin embargo, que la altura de sobrevuelo difícilmente implicará una variación de riesgo en cuanto a un aumento de colisiones con fauna ornítica. Por último, señala que no se aprecian efectos aparentes sobre la dinámica del entorno del aeropuerto de Reus.

El Consorcio para la protección y la Gestión de los Espacios del Delta del Llobregat emite también informe favorable como recoge el apartado c.3 de esta resolución.

El ayuntamiento de Vilanova i la Gertrú, por su parte, considera que los estudios de fauna de detalle del documento ambiental se centran sólo en las inmediaciones del aeropuerto y no se tienen en cuenta los efectos en la avifauna del nuevo punto de paso ubicado sobre su municipio y con efectos directos sobre el Parque del Garraf, Olèrdola y Foix, así como sobre su reserva natural Marina, que tampoco se recoge como tal.

Para asegurar la protección de la fauna, este órgano ambiental añade las prescripciones adicionales 3, 4 y 5 al apartado d de esta resolución.

c.3) Red Natura 2000 y otros espacios protegidos. El documento ambiental señala que, dada la amplitud del ámbito del proyecto, se producirá el sobrevuelo de numerosos espacios protegidos en las tres comunidades autónomas implicadas. En particular, se contabilizan un total de 111 espacios Red Natura 2000. Entre las páginas 203 y 250 del documento ambiental se detallan todos los espacios Red Natura 2000, otros espacios y áreas protegidas dentro del ámbito del proyecto a evaluar, y pertenecientes a las 3 comunidades autónomas. Además, se incluyen en el DA los apéndices n.º 4 «Red Natura 2000» y n.º 6 «Evaluación de repercusiones a los espacios Red Natura 2000».

Dada la naturaleza del proyecto, el estudio de la afección sobre los espacios de la Red Natura 2000 se centra en el impacto sobre la avifauna de interés que los habita, al no resultar afectados los hábitats naturales de interés comunitario (HIC), la flora, ni la fauna terrestre o marina. En coherencia con el resto del DA según la metodología aplicada para evaluar las repercusiones sobre la avifauna, se considera que la potencial

afección a la Red Natura 2000 se podría producir en aquellos espacios sobrevolados a una altura de entre 0 y 800 m. Según lo anterior, estos serán:

– En el caso del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat: ZEC y ZEPA (ES0000146) «Delta del Llobregat» coincidentes ambos espacios en toda su extensión excepto en el pinar de Can Camins que está incluido en la ZEC, pero aún está pendiente de incluir en la delimitación de la ZEPA.; ZEC y ZEPA (ES5110020) «Costes del Garraf» coincidentes ambos en toda su extensión; ZEPA marina (ES0000513) «Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf»;

– En el caso del aeropuerto de Reus: ZEC y ZEPA (ES5140018) «El Montmell-Marmellar» y ZEC y ZEPA (ES5140019) «Riu Gaiá».

Para cada uno de ellos, se identifican las especies de avifauna contempladas en el Anexo I de la Directiva 2009/147 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, recogidas en el Formulario Normalizado Red Natura 2000 de cada uno de los espacios y que se incluyan en el Catálogo Español de Especies Amenazadas o en el proyecto de Catálogo de Fauna Amenazada de Cataluña.

De las especies seleccionadas, se analizan sus características, hábitats y comportamiento, con el fin de disponer de la información necesaria para determinar si las zonas sobrevoladas pueden contar con estas especies.

Además, se consulta la bibliografía disponible en relación con la distribución de dichos taxones en territorio peninsular. De este modo, revisa el «Atlas de las Aves en invierno en España (2007-2010)» y el «Atlas de las Aves Reproductoras de España», publicados por el Ministerio de Medio Ambiente, también consulta el Atlas de las aves nidificantes de Cataluña 1999-2002 y el Atlas de las aves en invierno en Cataluña 2006-2009.

Asimismo, se contemplan los instrumentos de gestión de todos los espacios (Planes de Gestión). Complementariamente y atendiendo al hecho de que las nuevas maniobras previstas sustituirán a las existentes, se realiza una comparativa entre ambas a fin de poder valorar si supondrán o no una variación significativa de la afección a los espacios protegidos Red Natura 2000 respecto a la situación actual.

En el caso del aeropuerto de Josep Tarradellas-Barcelona El Prat, se comprueba que, con carácter general, las nuevas maniobras de salida y aproximación propuestas coinciden en planta y nivel de vuelo con las maniobras existentes. En los casos en los que no hay superposición, se constata que las maniobras actuales, la mayoría de navegación convencional, presentan una dispersión elevada en el espacio aéreo al desviarse de las trayectorias nominales (siempre dentro de los límites de tolerancia de este tipo de procedimientos convencionales), especialmente en los tramos de menor altitud (despegues y aproximaciones), por lo que, en la actualidad, estos espacios analizados ya se encuentran sobrevolados. Además, tras la revisión de las maniobras realizada, se eliminan varias trayectorias actuales que sobrevuelan espacios protegidos; por tanto, se disminuye la afección sobre esos lugares.

En el caso de las trayectorias propuestas para el Aeropuerto de Reus, se manifiesta que las nuevas maniobras de salida propuestas coinciden en gran medida en planta y nivel de vuelo con las existentes y que, las maniobras que realizan un nuevo trazado, a pesar de sobrevolar reducidos transectos de estos espacios de la Red Natura, no afectan a las poblaciones de especies de avifauna relevantes identificadas de cada una de las áreas.

Según lo anterior, la afección sobre especies de avifauna incluidas en el anexo I de la Directiva 2009/147 se considera no significativa para ninguno de los lugares Red Natura estudiados.

Por ello, como se deduce del estudio realizado, las nuevas maniobras no supondrán una variación significativa en la afección a los méritos asociados a dichos lugares respecto a la situación actual, en la que la avifauna ya está adaptada al tránsito de las aeronaves con las maniobras actuales. Las afecciones identificadas en estos casos se

consideran no significativas, concluyéndose que no se compromete la integridad de los lugares atravesados ni la coherencia de la Red Natura 2000

También se han tenido en cuenta otros espacios protegidos. No se incluye en el ámbito de estudio del proyecto ningún Parque Nacional. No obstante, se tienen en consideración el Parque Nacional de Aiguestortes i Estany de Sant Maurici por su categoría de protección y por encontrarse incluido dentro del TMA de Barcelona. Los espacios se han evaluado con los mismos criterios que en el caso de la Red Natura, y se llega a la misma conclusión.

El seguimiento de las notificaciones de incidentes con aves reportadas por el tráfico de aeronaves descrito en el apartado de avifauna tendrá también la finalidad de controlar posibles afecciones sobre las áreas protegidas o incluidas en la Red Natura 2000.

El Consorcio para la protección y la Gestión de los Espacios del Delta del Llobregat de la Generalitat de Cataluña considera que el rediseño de las maniobras que plantea este proyecto no incrementa la afección de los espacios protegidos ni compromete la integridad de la Red Natura 2000 del Delta del Llobregat.

Como se ha indicado en el apartado de avifauna, la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña emite también informe favorable y considera positiva la exclusión en buena medida el sobrevuelo del macizo del Garraf.

Por su parte, el ayuntamiento de Vilanova i la Gertrú apunta que, en el estudio de los espacios naturales con valores naturales relevantes, se han hallado dos deficiencias. En primer lugar, la ZEC/ZEPA Costas del Garraf no está considerada como un espacio marino. Se solicita que se tengan en cuenta los efectos del nuevo punto de paso «DUQQ!» sobre este espacio natural teniendo en cuenta su clasificación real. Por otra parte, se menciona la ZEC/ZEPA Sierras del Litoral central, pero no se considera su figura de protección como Parque Natural del Garraf, Olerdola y el Foix. Este espacio dispone de Plan especial que se complementa el régimen normativo básico de protección establecido por el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN) con determinaciones específicas. Forma parte de los espacios gestionados por la Diputación de Barcelona a través del área de Territorio y Sostenibilidad, que, entre otras tareas, gestiona los doce espacios naturales que forman la Red de Parques Naturales de la Diputación. Ninguno de estos parques naturales ha sido incluido en el estudio. Solicita que se tengan en cuenta los efectos del nuevo punto de paso sobre este espacio natural según sus valores naturales (avifauna principalmente). También que se haga partícipe a su órgano gestor procedimiento de Evaluación Ambiental simplificada.

Las prescripciones que este órgano ambiental ha incluido en el punto d de esta resolución y detalladas en el apartado de fauna, son de aplicación también a este punto.

d. Prescripciones adicionales. De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, que se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

1. Se justificará ante el ayuntamiento de Vilanova i la Gertrú la modificación de las rutas hacia el nuevo punto de paso sobre su municipio, y se le proporcionará el detalle del número de vuelos exactos que pasan actualmente por encima del municipio, así como los que pasarán por el nuevo punto de paso; además, se presentará ante ese consistorio, un estudio sobre los efectos que supondrá el cambio en cuanto a emisiones, cambio climático y ruido sobre su población.

2. Se presentará ante el ayuntamiento de Gavá un estudio que demuestre que no se incrementarán los impactos que ocasionan las maniobras propuestas con respecto a las actuales en su municipio y se realizarán cuantas aclaraciones requiera el consistorio.

3. Al objeto de comprobar que las conclusiones del documento ambiental son correctas, Enaire realizará un estudio de la avifauna de interés potencialmente afectada

por la aviación para ambos aeropuertos, cuyo ámbito de estudio, contenido y alcance se acordará con el organismo competente de la Generalitat de Cataluña y con el MITECO. El estudio incluirá un trabajo de campo de dos ciclos anuales de duración y deberá determinar la presencia en la zona de estudio de las especies para las que se han detectado mayores riesgos de colisión en el documento ambiental, sus comportamientos en vuelo, las zonas más utilizadas (alimentación, reposo y/o nidificación, pasillos migratorios, etc.), y la existencia o no de zonas de formación de térmicas que sean utilizadas por las aves y puedan generar conflicto con las operaciones del proyecto Brain fase II. Se relacionarán los resultados obtenidos con los estudios de riesgos de impacto con fauna que elabora el gestor aeroportuario, con especial atención a las colisiones registradas antes y después de la implantación del proyecto Brain fase II. En caso de que se detecte un aumento de las colisiones con especies de aves protegidas como consecuencia de la implantación del proyecto Brain fase II, se deberán establecer las medidas necesarias para la compatibilización del proyecto con la conservación de los valores existentes. Los trabajos de campo deberán indicar la metodología, fechas y puntos de observación, transectos, avistamientos, comportamiento, etc. Para las especies con algún grado de protección, se deberá determinar su distribución, uso del hábitat, áreas de cría y nidificación, de campeo y alimentación, dormideros, etc. Se presentarán los resultados del estudio de avifauna realizado, tanto ante este órgano ambiental, como ante el organismo competente en la conservación de la biodiversidad de la Generalitat de Cataluña.

4. Los controles previstos por el PVA se llevarán a cabo al menos hasta el tercer año desde la implantación de la nueva operativa, que se prorrogarán hasta el quinto año en caso de detectarse algún impacto significativo.

5. Se presentarán ante este órgano ambiental los resultados del seguimiento de las notificaciones de incidentes de tráfico de aeronaves con avifauna, que también serán reportados al organismo competente en conservación de la biodiversidad de la Generalitat de Cataluña.

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 Ley.

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

El proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus. Proyecto Brain fase II» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley 21/2013, 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 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de

enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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

Esta Dirección General, resuelve:

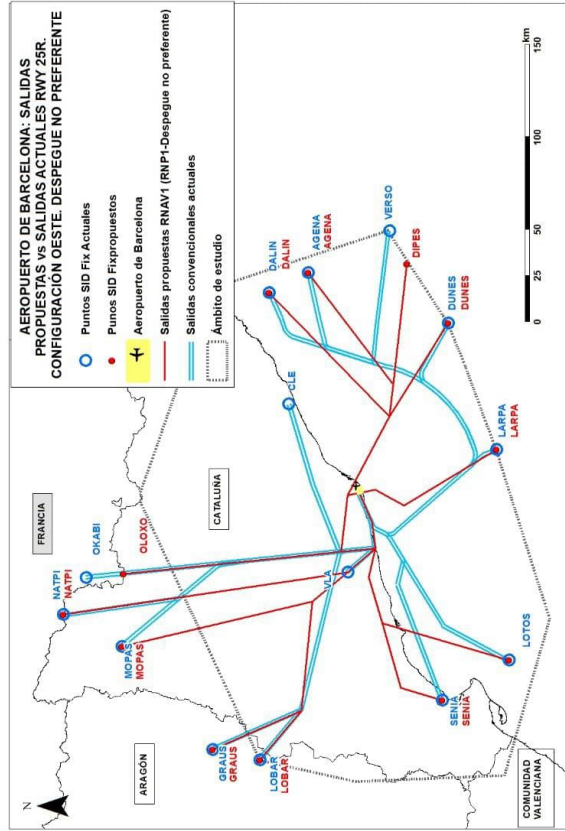
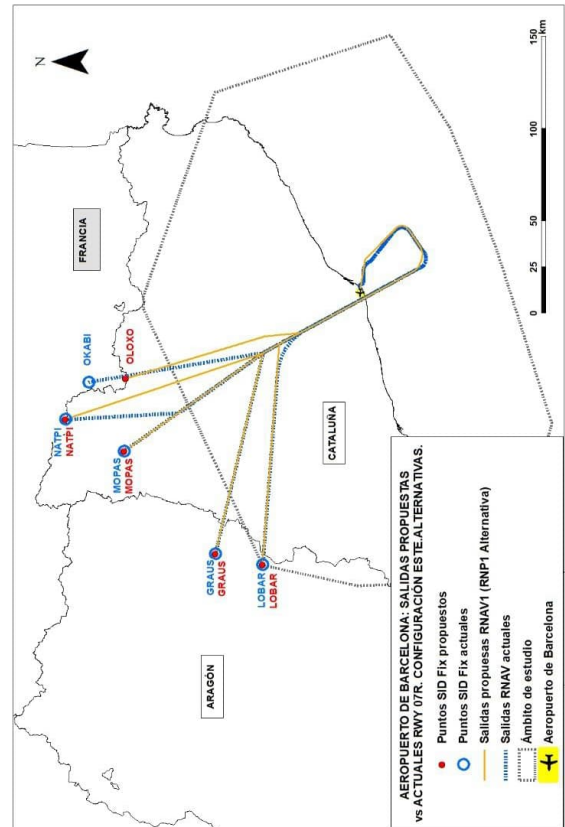
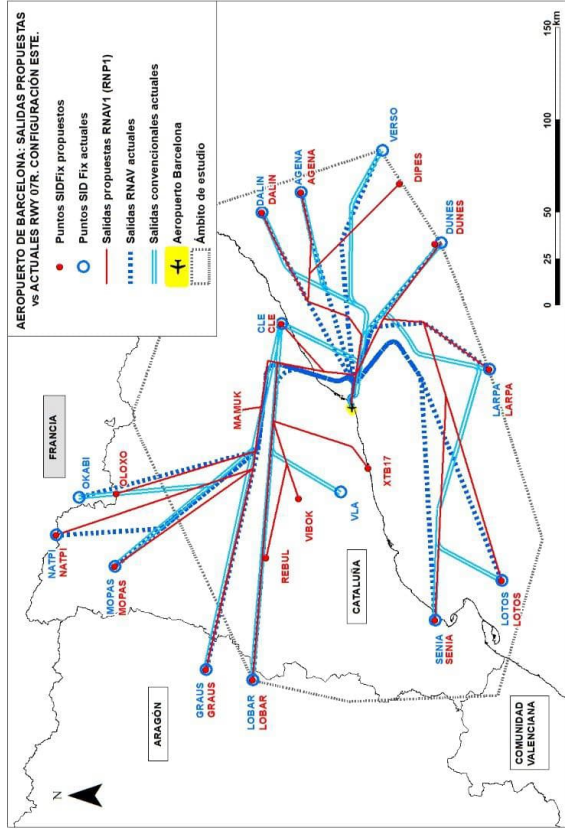
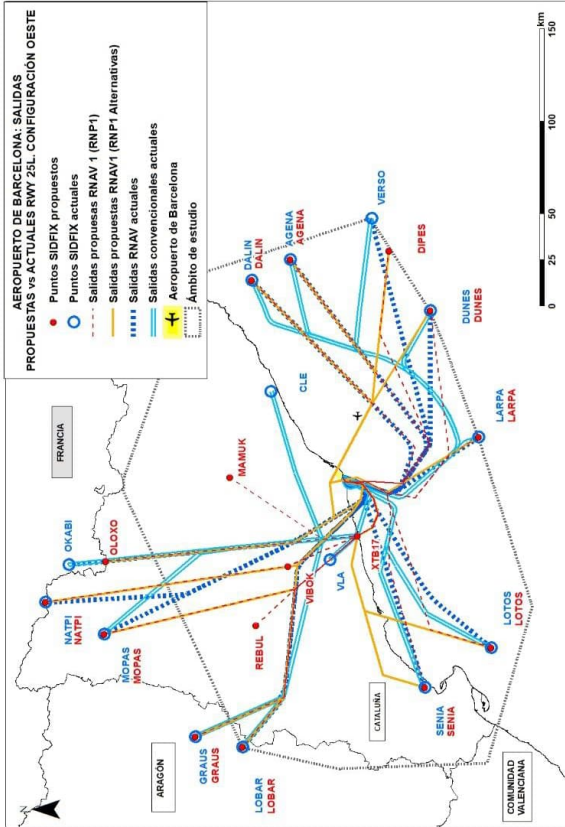
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Rediseño de las maniobras de entrada y salida en los aeropuertos de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y Reus. Proyecto BRAIN fase II», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

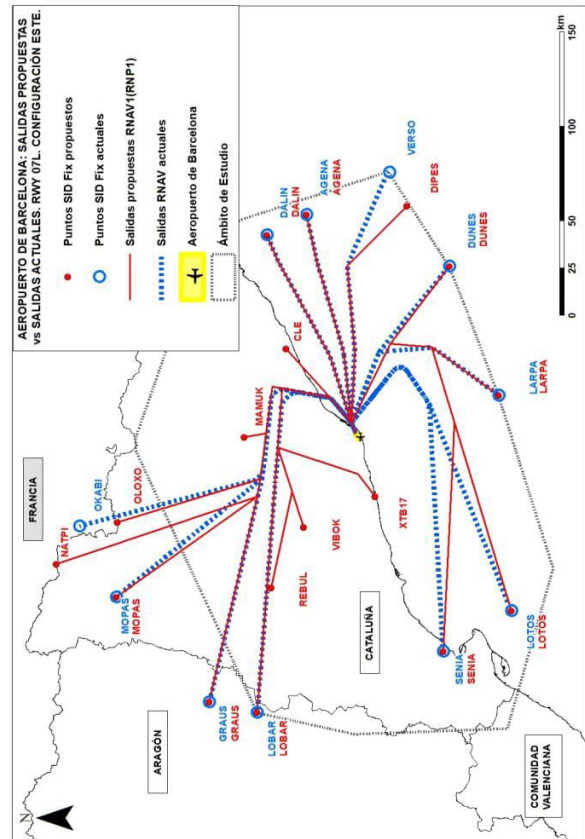
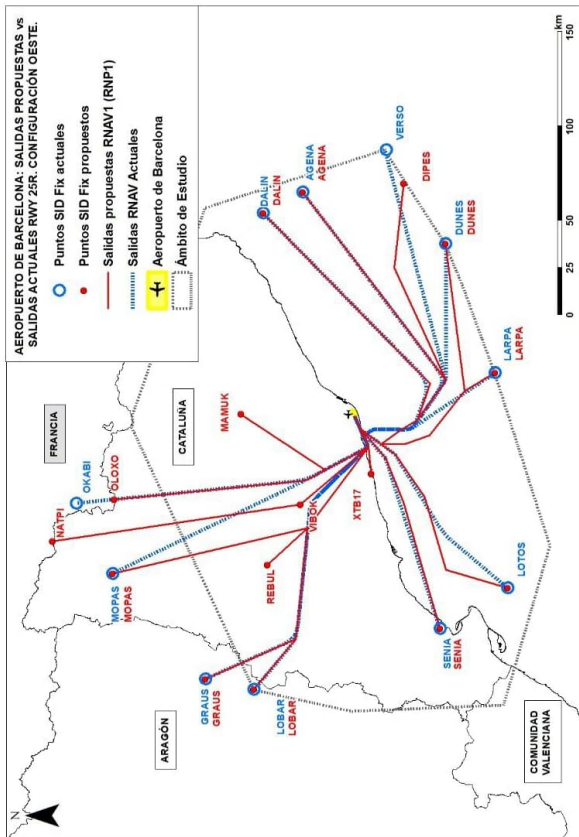
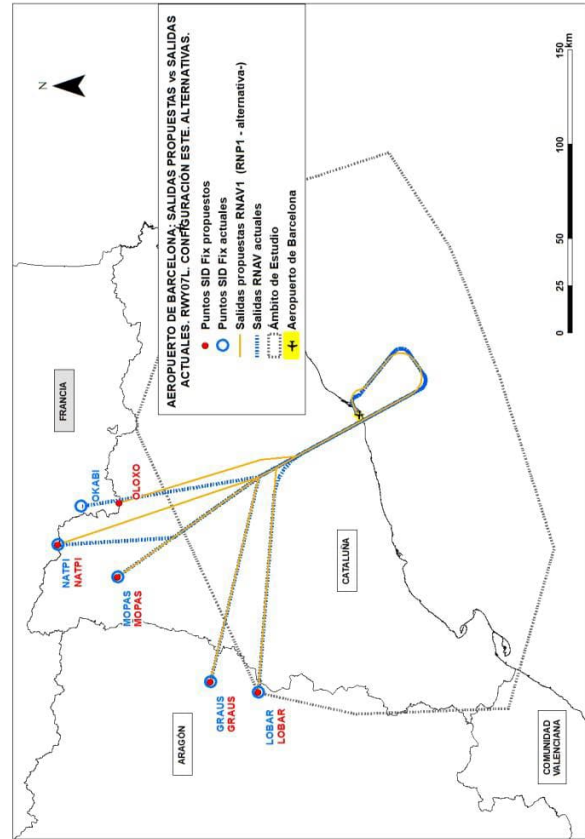
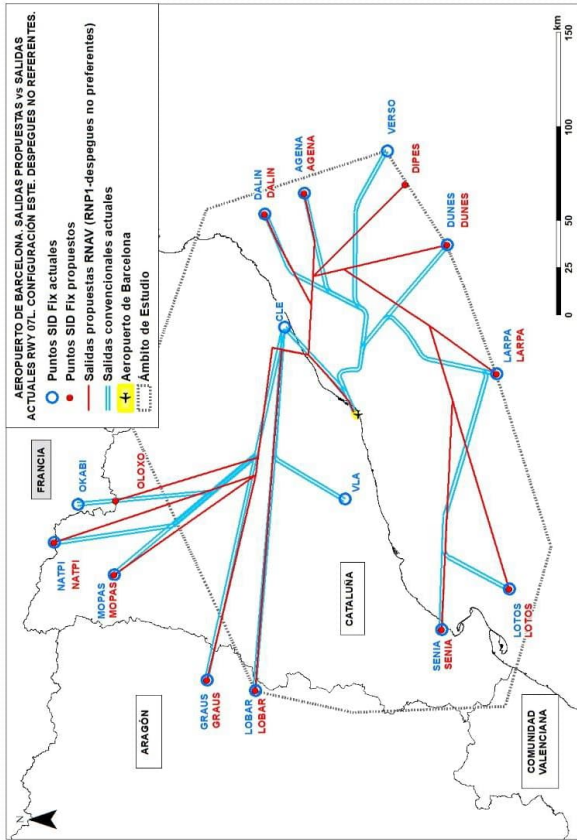
Esta resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

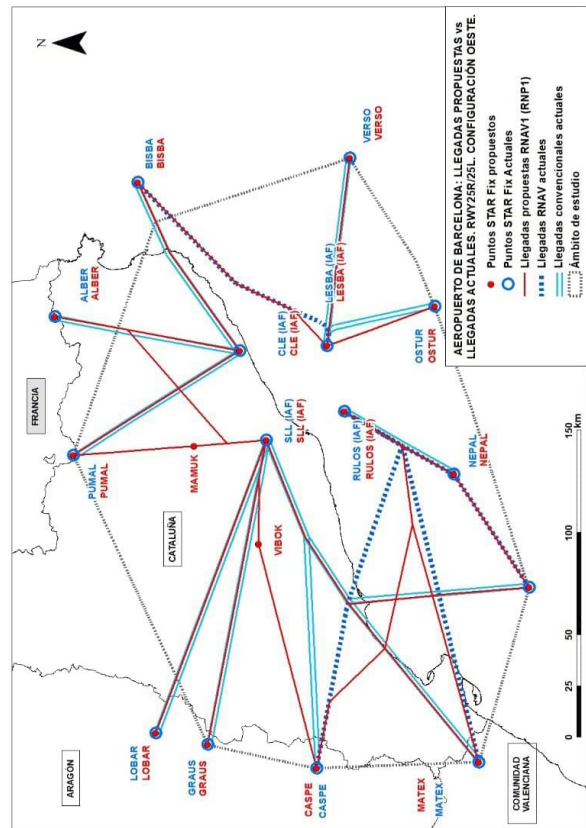
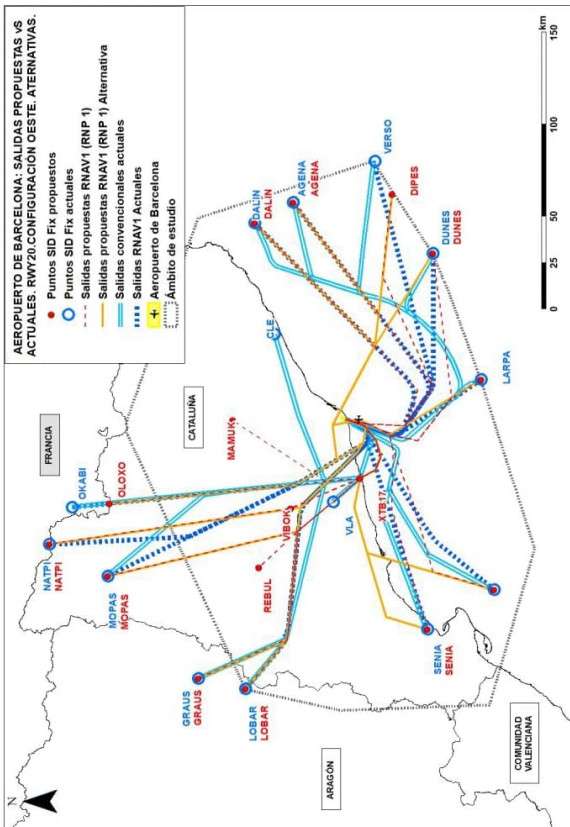
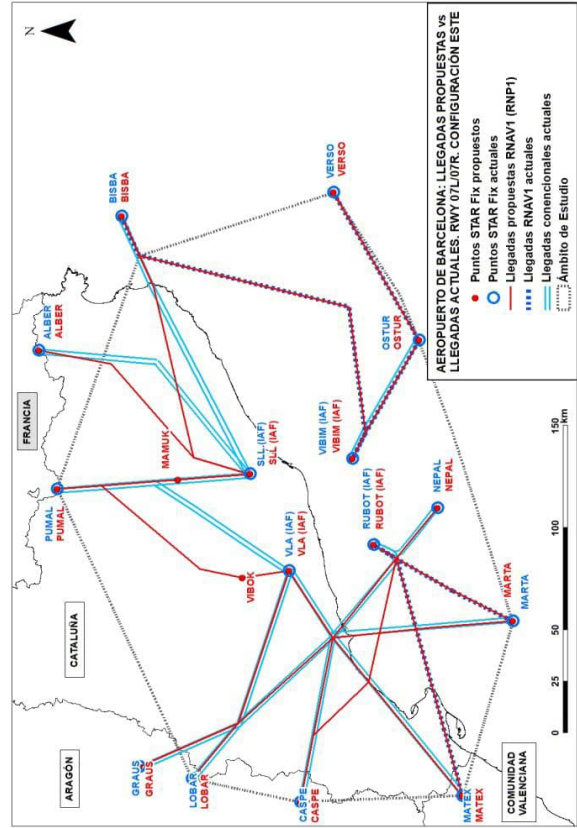
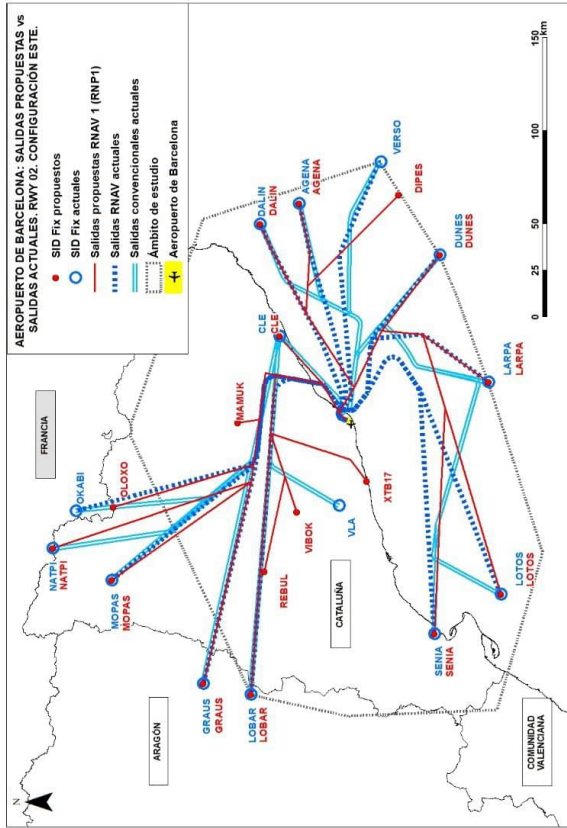
De conformidad con el apartado 5, del artículo 47, de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 22 de febrero de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

AEROPUERTO DE JOSEP TARRADELLAS BARCELONA – EL PRAT







AEROPUERTO DE REUS

