

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 539** *Resolución de 18 de diciembre de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Renaturalización del antiguo parking de autobuses y antigua parrilla de taxis de la Terminal 1 en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 9 de abril de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Renaturalización del antiguo parking de autobuses y antigua parrilla de taxis de la Terminal 1 en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat», remitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustitutivo, del que AENA S.M.E., SA, es promotor, de conformidad con el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El principal objeto del proyecto es el desmantelamiento y renaturalización de los antiguos aparcamientos de autobuses, de la parrilla de taxis y del basamento para señales de aproximación en la Terminal 1 del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Se pretende renaturalizar dichos terrenos y, con ello, mejorar la conectividad del corredor biológico de Can Sabadell, también conocido como Filipines Nord. El proyecto se ejecuta en los espacios protegidos de la Red Natura 2000, Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Delta del Llobregat (ES0000146) y el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Aiguamolls del Delta del Llobregat (ES5110027).

El proyecto se ubica íntegramente en la zona de servicio aeroportuaria, delimitada por el Plan Director vigente, aprobado por la Orden de 24 de noviembre de 1999; entre el lado este de la autovía de Castelldefels (C-31) y la carretera A-1, en el término municipal de Viladecans, provincia de Barcelona (Cataluña).

Con fecha 4 de junio de 2025, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Considerando las condiciones planteadas por la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña, con fecha 30 de septiembre de 2025, se solicita al promotor que aclare y/o modifique el proyecto en línea con los requerimientos del organismo. La respuesta del promotor es recibida con fecha 6 de noviembre de 2025.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Dirección General de la Costa y el Mar. MITECO.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Autonómica. Generalitat de Cataluña</i>	
Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento. Departamento de Interior y Seguridad Pública.	No
Agencia Catalana del Agua (ACA). Departamento de Acción Climática, Alimentación y Agenda Rural.	Sí
Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural. Departamento de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica.	Sí
Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental. Departamento de Territorio, Vivienda y Transición Ecológica.	Sí
<i>Administración Local (provincia de Barcelona)</i>	
Diputación provincial de Barcelona.	No
Ayuntamiento de Viladecans.	Sí
Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat.	No
Ayuntamiento de Prat de Llobregat.	Sí
<i>Entidades</i>	
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	No
Ecologistas en Acción de Cataluña.	No
Asociación para la Defensa y el Estudio de la Naturaleza (ADENC).	No
SEO/BIRDLIFE.	No
Liga para la Defensa del Patrimonio Natural (DEPANA).	Sí

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

a. Características del proyecto.

El proyecto contempla renaturalizar:

- El antiguo aparcamiento de autobuses, de 12.000 m<sup>2</sup>.
- El antiguo aparcamiento de taxis, de 24.000 m<sup>2</sup>.
- El antiguo basamento para señales de aproximación, de 4.785 m<sup>2</sup>.
- Los antiguos viales de acceso al aparcamiento de autobuses, de 12.440 m<sup>2</sup>, y otros 9.605 m<sup>2</sup> de viales que quedarán en desuso, incluyendo la rotonda y el carril bici existentes.

Además, serán acondicionados y reutilizados como acceso al espacio natural del Delta del Llobregat 2.835 m<sup>2</sup> de superficie.

En total, se plantea renaturalizar una superficie aproximada de 51.000 m<sup>2</sup>. Asimismo, se contempla la construcción de un nuevo aparcamiento para los visitantes del espacio, con una superficie de 3.500 m<sup>2</sup> y 100 plazas de ocupación.

Durante las obras, el promotor plantea la creación de una zona temporal de instalaciones auxiliares, contigua al antiguo aparcamiento de autobuses y ubicada dentro del nuevo aparcamiento para visitantes. Esta zona ocupará aproximadamente 3.300 m<sup>2</sup> y estará destinada al acopio de materiales, almacenamiento de residuos, ubicación del campamento de obra y parque de maquinaria.

Para la renaturalización, se realizará el desmantelamiento del pavimento e instalaciones existentes (red de iluminación, red eléctrica, saneamiento, abastecimiento, señalización, vallado, etc.); se desmontarán los pedraplens de drenaje, hasta alcanzar terreno natural y, posteriormente, se descompactarán estas superficies mediante gradeo

hasta una profundidad de 80 cm. También se descompactarán las superficies afectadas por el tránsito de vehículos y maquinaria de obra, aunque éstas no sean objeto de restauración. Además, se escarificarán los primeros 20 cm de suelo. Asimismo, como asume el promotor en su contestación a la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de Cataluña, en las zonas objeto de renaturalización no se realizarán aportes de tierra vegetal ni hidrosiembra y, una vez retirado el pedraplén de los aparcamientos y viales, se definirá una propuesta de plantación de plantas helofíticas basada en las siguientes especies: *Juncus maritimus*, *Sparganum erectum*, *Polygonum amphibium*, *Iris pseudocorus* y *Cladium mariscus*. En caso de plantear la plantación de ejemplares arbóreos, se empleará el tamariz (*Tamarix spp*). Además, se eliminarán las especies de flora invasora presentes.

Por otro lado, se realizará la explanación del terreno en la zona del nuevo aparcamiento y se desbrozará la superficie. El nuevo aparcamiento y nuevos viales de acceso al espacio natural se construirán sobre el trazado de los viales actualmente existentes y serán cubiertos con base de zahorra natural caliza al 98 % de compactación de 30 cm de espesor y base de arena de 0 a 5 mm de espesor. Se instalará un cerramiento perimetral, con postes de madera de aproximadamente 1 m de altura unidos por cuerdas de 3 m de longitud.

En lo que se refiere a los movimientos de tierras, se prevén 81.991,8 m<sup>3</sup> de desmonte, y 12.304,35 m<sup>3</sup> de relleno, para la nivelación del terreno a cota original; 2.057 m<sup>3</sup> de excavación/relleno, para la retirada de instalaciones existentes; y 1.126 m<sup>3</sup> para la adecuación de los aparcamientos. Según el promotor, dadas las características del terreno y la existencia de especies invasoras, todos los excedentes de tierras se transportarán a vertedero o gestor autorizado, excepto aquellas procedentes de las excavaciones para retirar las instalaciones existentes, que se reutilizarán para llenar las zanjas creadas.

Según el documento ambiental, el plazo previsto para la ejecución de las obras es de doce meses.

El promotor señala que, dado el objetivo de restaurar una zona específica a su situación inicial, solo existe una única alternativa para el proyecto.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña indica las siguientes medidas sobre el diseño del proyecto que han sido aceptadas por el promotor:

- El acceso al nuevo aparcamiento deberá ubicarse en el margen de la actual rotonda del camino de la Vidala, y no en el vial a restaurar como plantea el promotor.
- El tramo de la antigua C-31 entre el puente de la Riera de San Climent y la rotonda del Remolar habrá de mantener un carril segregado para viandantes y ciclistas, para posibilitar su acceso al espacio del Remolar.
- Se valorará la disminución del ancho de todo el tramo de la antigua C-31 entre la rotonda del Remolar y la rotonda del vial estructurante.
- Habrá de instalarse o bien mantenerse los cerramientos entre los extremos de la antigua C-31 entre la rotonda del Remolar y la rotonda del vial estructurante, en el inicio de la carretera de la Vidala, así como el del vial de servicio entre los dos aparcamientos, planteando una adaptación como paso de fauna para pequeños vertebrados que les permita el paso a los nuevos espacios restaurados.
- El acondicionamiento del aparcamiento definitivo en los terrenos de la antigua gasolinera deberá realizarse antes de retirar el pavimento del vial adyacente existente para asegurar la presencia de los aparcamientos provisionales.

El promotor indica además que considerará la normativa de seguridad sobre el paso de camiones de bomberos y vehículos de emergencias.

El Ayuntamiento de Viladecans recuerda que el carril bici existente forma parte del proyecto EUROVELO 8, financiado con fondos europeos, por lo que el proyecto no debería contemplar su eliminación, si bien esta actuación no es objeto del presente procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto por afecciones a Red

Natura 2000. Según el diseño del proyecto aceptado por el promotor, el tramo de la antigua C-31 entre el puente de la Riera de San Climent y la rotonda del Remolar mantendrá un carril segregado para viandantes y ciclistas.

b. Ubicación del proyecto.

El proyecto se emplaza en el término municipal de Viladecans, provincia de Barcelona, en la Comunidad Autónoma de Cataluña, entre el lado este de la autovía de Castelldefels (C-31) y la carretera A-1, íntegramente en la Zona de Servicio del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, aprobada por la Orden de 24 de noviembre de 1999.

El proyecto se ubica, íntegramente, en la ZEPA Delta del Llobregat y en el LIC Aiguamolls del Delta del Llobregat.

c. Características del potencial impacto.

El proyecto se somete a evaluación de impacto ambiental simplificada por afectar a espacios protegidos incluidos en la Red Natura 2000, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.2.b de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Por ello, la evaluación de sus posibles efectos significativos debe referirse, exclusivamente, a las posibles repercusiones de la actuación sobre dichos espacios, teniendo en cuenta sus objetivos de conservación (hábitats de interés comunitario –HIC– y especies de flora y fauna), como establece el apartado 1.e del artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Así, la presente resolución centra el análisis de impactos directos e indirectos del proyecto sobre los valores ambientales que motivaron la declaración de los espacios protegidos de la Red Natura 2000 afectados, así como sobre el factor ambiental «agua», por estar directamente relacionado con la conservación de los objetivos ambientales de los espacios protegidos, que representan zonas húmedas de la llanura deltaica.

La identificación de los objetivos de conservación se realiza en el documento ambiental mediante el análisis de la información de los instrumentos de gestión de los espacios protegidos afectados. En el caso del LIC «Aiguamolls del Delta del Llobregat», el promotor toma en consideración el Acuerdo GOV/150/2014, por el que se aprueba el instrumento de gestión de la ZEC y ZEPA «Delta de Llobregat».

c.1 Hábitats de interés comunitario (HIC) y flora.

Respecto a los HIC, el documento ambiental señala que la zona de actuación es coincidente, según la cartografía consultada, con los siguientes: 1410 «Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*)», 1420 «Matorrales halófitos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosae*) y 1430 «Matorrales halo-nitrófilos (*Pegan-Salsoletea*)», en una superficie total de 171 m<sup>2</sup>. Por otro lado, destaca la proximidad de los HIC 1150\* «Lagunas costeras» (prioritario) y 3150 «Lagos eutróficos naturales con vegetación *Magnopotamion* o *Hydrocharition*», ambos aproximadamente a 50 m del proyecto. Los HIC de código 1410 y 1150\* son elementos clave para la conservación del LIC.

Los objetivos de conservación de los HIC coincidentes con el proyecto y cercanos al ámbito de actuación, de acuerdo con la cartografía existente, son:

HIC	Objetivo principal	Objetivos secundarios
1410	Aumentar hasta 710 ha el área de distribución actual conocida.	Mantener la estructura, calidad y dinámica ecológica del hábitat a unos niveles favorables. Reducir hasta el 10% la superficie donde se desarrolla el hábitat con alteraciones del suelo de origen antrópico.
1420	Aumentar un 5 % el área de distribución actual conocida.	
1430	Mantener como mínimo el área de distribución actual conocida.	

HIC	Objetivo principal	Objetivos secundarios
3150	Mantener como mínimo el área de distribución actual conocida.	Conseguir que las especies características de la comunidad representen más del 20% de la superficie de la masa de agua. Mantener la estructura, calidad y dinámica ecológica del hábitat a unos niveles favorables.
1150*	Mantener como mínimo el área de distribución actual conocida.	Conseguir que la densidad de clorofila sea superior a 10 mg/m <sup>3</sup> . Mantener la estructura, calidad y dinámica ecológica del hábitat a unos niveles favorables. Porcentaje de recubrimiento para praderas de macrófitos sumergidos.

En relación con la flora, la especie de interés comunitario trencadella (*Kosteletzkya pentacarpa*) está presente en ambos espacios. El objetivo de conservación principal establecido para dicha especie clave es mantener como mínimo la distribución actual conocida, y como objetivo secundario, mantener la estructura, calidad y dinámica ecológica del hábitat a unos niveles favorables.

El promotor realiza prospecciones de campo en el área de estudio y sus zonas adyacentes, hasta un buffer de 100 m entorno al proyecto, en enero y febrero de 2025. Durante las prospecciones, el promotor no identifica coincidencia espacial del proyecto con HIC ni con individuos de flora que motivaron la declaración de los lugares de la Red Natura 2000 sobre los que se emplaza la actuación. Asimismo, también descarta la presencia de cualquier especie protegida, incluidas aquellas cuyo ámbito potencial de distribución es coincidente o cercano a la ubicación del proyecto como *Phyla nodiflora*, *Najas marina*, *Maresia nana* y *Orobanche foetida*, que se encuentran amenazadas según el Decreto 172/2008, de 26 de agosto, de creación del Catálogo de flora amenazada de Cataluña.

Como consecuencia de los resultados de los trabajos de campo, el promotor no prevé impactos directos sobre los HIC, aunque contempla su posible afección indirecta sobre los más próximos durante la ejecución de las obras. En todo caso, estima que esta afección será mínima tras las medidas preventivas planteadas.

El promotor subraya que las actuaciones de restauración y renaturalización previstas tendrán un efecto positivo sobre los HIC, al restaurar las áreas pavimentadas y aumentar la superficie de vegetación. Las únicas actuaciones con cierta afectación ambiental, una vez que finalicen las obras, serán el nuevo aparcamiento para visitantes del espacio natural y sus viales de acceso, si bien, estas infraestructuras se han diseñado para minimizar su impacto ambiental y cumplen la función de posibilitar el acceso al espacio.

El promotor plantea una serie de medidas destinadas a la protección de la vegetación existente. Así, se preservará la vegetación colindante estableciendo un límite de jalonamiento; se realizará una prospección botánica en el entorno de las obras para descartar la presencia de flora protegida; en caso de su identificación, se recabarán, antes del inicio de las obras, informe preceptivo del órgano gestor del espacio protegido; se jalonarán las superficies afectadas, se balizarán los ejemplares arbóreos y se realizarán podas selectivas para evitar daños a los árboles susceptibles de desgarre; se eliminarán las especies de flora invasora presentes, como *Cortaderia selloana*, y se cumplirá con la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales; para prevenir la deposición de partículas sobre el sistema foliar, se limitará la velocidad de circulación a 30 km/h y se utilizarán campanas captadoras de polvo y lonas en los vehículos que transporten áridos o realicen movimientos de tierras; se ubicarán las zonas auxiliares en zonas donde la dispersión de polvo sea lo más reducida posible; se utilizarán materiales no susceptibles de emitir polvo en los nuevos caminos de acceso; en caso de deposición de partículas sobre el sistema foliar, se aplicarán los riegos pertinentes; se evitará que los acopios de residuos y material sobrante ocupen terreno protegido; y, se prohibirá el movimiento de personal de obra en las zonas naturales que rodean la zona de actuación jalonada. Además, las superficies que queden expuestas serán revegetadas y restauradas a la mayor brevedad posible. Por último, tras finalizar las obras, se desmantelarán las instalaciones temporales y se retirarán todos los elementos de obra, y restaurarán las zonas de ocupación temporal a la mayor brevedad posible.

Para facilitar la colonización vegetal, el promotor plantea aplicar una capa de tierra vegetal sobre estas superficies con semillas de especies autóctonas nitrófilas y ruderales de rápido crecimiento. En el nuevo aparcamiento de visitantes, se propone plantar especies de orquídeas como *Ophrys apifera*, *Ophrys fusca*, *Ophrys speculum*, *Juncus maritimus* y *Juniperus oxycedrus* sp., así como *Spagrium erectum*, *Polygonum amphibium*, *Iris pseudacorus* y *Cladium mariscus*; y especies arbustivas y arbóreas como *Salix atrocinerea*, *Salix triandra* y *Tamarix* sp.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña indica que el ámbito del proyecto se encuentra dentro de áreas de interés florístico por la especie de flora *Phyla nodiflora*, sobre un área con presencia confirmada, según la cartografía autonómica de flora amenazada. Sin embargo, el organismo indica que, teniendo en cuenta la situación actual y las características del proyecto, y tratándose de una renaturalización de terreno totalmente antropizado, no es previsible ningún impacto sobre esta especie y estima que la ejecución del proyecto debería favorecer su distribución.

En relación con los HIC, el organismo señala que no se espera ningún impacto sobre estos hábitats, sino que la ejecución del proyecto debería suponer una mejora sobre su distribución. Los impactos indirectos sobre los HIC tampoco serán significativos y, en todo caso, con las medidas de mitigación, se consideran puntuales. No obstante, en coordinación con el Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, establece una serie de prescripciones que han sido asumidas por el promotor en la documentación ambiental. Concretamente:

– Una vez retirado el pedraplén de los aparcamientos para alcanzar la cota natural del terreno, se deberá asegurar que toda la superficie quede libre de piedras. A tal efecto, antes del inicio de la retirada del material, deberán realizarse varias catas repartidas a lo largo de la superficie de los dos aparcamientos a restaurar para determinar el grueso real del pedraplén, la composición y diámetro de los perfiles de áridos presentes y la pedregosidad del terreno subyacente. Las piedras que queden en superficie, una vez haya actuado la maquinaria, se tendrán que retirar de forma manual, de manera que el resultado final de la actuación sea que en toda la superficie de las dos plataformas de los aparcamientos naturalizados se haya llegado al terreno natural.

– Los movimientos de maquinaria y vehículos no se podrán llevar a cabo fuera de los viales, carreteras y espacios pavimentados existentes, debiendo preverse el orden de las actuaciones en el calendario de obras de forma que la retirada del pavimento de los viales se dé una vez renaturalizados los aparcamientos. Los acopios temporales de tierras, pavimentos u estructuras de servicios generados, así como las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria se ejecutarán en terrenos asfaltados y delimitados con una valla. El personal que trabaje en la obra restringirá su movimiento a la zona de obra y, en ningún caso, podrá acceder a las zonas naturales adyacentes a los aparcamientos.

– En relación con la revegetación, no se realizarán aportes de tierra vegetal y, una vez retirado el pedraplén de los aparcamientos y viales, se definirá una propuesta de plantación de plantas helofíticas basada en las siguientes especies: *Juncus maritimus*, *Sparganium erectum*, *Polygonum amphibium*, *Iris pseudacorus* y *Cladium mariscus*. En caso de plantear la plantación de ejemplares arbóreos, se empleará el tamariz (*Tamarix* spp).

– En caso de que se encuentren suelos posiblemente contaminados, se analizarán, delimitarán y se preverá su descontaminación de acuerdo con la legislación de suelos vigente.

Además, en relación con la protección de la flora e HIC, este órgano ambiental incluye prescripciones adicionales en la presente resolución.

## c.2 Fauna.

Según los instrumentos de gestión, las especies de fauna de interés comunitario presentes son el fartet (*Aphanius Iberus*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), murciélagos de herradura grande (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélagos ratonero mediano (*Myotis blythii*) y murciélagos ratonero grande (*Myotis myotis*). Las especies de interés comunitario de presencia probable son ciervo volante (*Lucanus cervus*) y tortuga boba (*Caretta caretta*). El fartet y la tortuga boba son elementos clave para los que se han establecido los siguientes objetivos de conservación:

Especie	Objetivo principal	Objetivos secundarios
Fartet.	Aumentar un 5 % la distribución actual conocida en las zonas de Tarragona y Gerona. Mantener la distribución actual en el Delta del Ebro.	Asegurar unos niveles poblacionales óptimos (densidad y estructura de edades) en las mejores zonas.
Tortuga boba.	Aumentar un 5 % la distribución actual conocida de cría y mantenimiento de la zona de invernada del Delta del Ebro.	Mantener y conservar la estructura del hábitat donde vive y su dinámica ecológica.

El documento ambiental recoge un inventario faunístico en el que, entre otros, se han considerado las especies incluidas en el último estudio de fauna y sus hábitats disponibles en el aeropuerto (Aena. 2024, marzo. «Estudio de fauna y sus hábitats en el entorno aeroportuario. Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat»). Además, incorpora los resultados de prospecciones de fauna realizados en enero y febrero del año 2025 en el ámbito afectado por el proyecto, hasta un buffer de 100 m, y de cámaras de fototrampeo instaladas en dicho periodo.

Los estudios de campo realizados recogen que las especies de aves identificadas en el entorno del proyecto son: garza real (*Ardea cinerea*), garza grande (*Ardea alba*), abubilla (*Upupa epops*) o colirrojo tizón (*Phoenicurus ochruros*), entre otras, que se han identificado en campeo o sobrevolando la zona de actuación. El promotor descarta la presencia de especies catalogadas bajo alguna categoría de amenaza.

Durante la fase de ejecución, se prevén molestias a la fauna causadas por el ruido y las partículas en suspensión derivadas del tránsito de maquinaria y vehículos, la ocupación del terreno y los movimientos de tierra. El promotor indica que los impactos podrían ser mayores si las perturbaciones coinciden con el período reproductor de la fauna. En fase de explotación, se reducirá el riesgo de atropellos y molestias en comparación con la situación actual, esperándose un efecto positivo del proyecto sobre los hábitats de la fauna al aumentar la superficie de vegetación.

Para prevenir los impactos identificados, el promotor plantea las siguientes medidas: realizar una prospección faunística previa a las obras en la zona de actuación, para descartar la presencia de taxones protegidos; las áreas en las que se desarrollarán los trabajos quedarán debidamente perimetradadas, incluyendo los viales de acceso; los residuos, especialmente los orgánicos, serán debidamente gestionados para evitar atraer fauna a la zona de actuación; se revisará el buen estado de mantenimiento de la maquinaria y los vehículos, que cumplirán con la normativa vigente en materia de ruido; las obras se realizarán fuera del período reproductor de la fauna presente, es decir, fuera del período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de julio y, en la medida de lo posible, en horario diurno.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña señala que el ámbito del proyecto se encuentra dentro de áreas de interés faunístico para el avetoro común (*Botaurus stellaris*) y el proyecto está incluido dentro del ámbito de aplicación de su Plan de Recuperación. Sin embargo, teniendo en cuenta la situación actual y las características del proyecto, y tratándose de una renaturalización de terreno totalmente antropizado, no espera ningún impacto sobre esta especie. No obstante, para no afectar a la avifauna nidificante, reitera la importancia de realizar las obras fuera del período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de julio, lo que ha sido aceptado por el promotor.

El organismo concluye que el proyecto supondrá una notable mejora ambiental del ecosistema de marismas de agua dulce del Delta del Llobregat y que mejorará la conservación de los valores naturales de los espacios protegidos de la Red Natura 2000 «Delta del Llobregat» y «Aiguamolls del Delta del Llobregat», pues las actuaciones se corresponden con los objetivos de conservación de los espacios. Por ello, informa favorablemente el proyecto, al considerar que supondrá una mejora, respecto a la situación actual, y un impacto global positivo, sobre los espacios de la Red Natura 2000.

La Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Generalitat de Cataluña informa que el ruido provocado por las obras de ejecución del proyecto no supondrá un incremento importante respecto a los niveles actuales y los efectos serán temporales y reversibles. En fase de explotación, las únicas emisiones de ruido procederán del tráfico de vehículos que accedan al espacio natural, situación que ya se produce en la actualidad. Asimismo, según el Mapa de la protección frente la contaminación lumínica en Cataluña, el proyecto se sitúa en una zona de protección máxima (E1) de contaminación lumínica. Por todo ello, el organismo realiza algunas indicaciones que se han incorporado en el apartado de prescripciones de la presente resolución.

Los Ayuntamientos de Viladecans y de El Prat de Llobregat, así como la asociación ecologista Liga para la Defensa del Patrimonio Natural recuerdan que el proyecto responde a uno de los aspectos incluidos en la carta de emplazamiento, de fecha 18 de febrero de 2021, que la Comisión Europea remitió al Gobierno español en relación con el incumplimiento de las obligaciones derivadas de las Directivas 2009/147/CE y 92/43/CEE en el Lugar de la Red Natura 2000 ES0000146 «Delta del Llobregat». Por ello, requieren que se extremen las precauciones y las garantías sobre futuras actuaciones en este ámbito. Consideran que debería ampliarse el detalle de las actuaciones que pretenden llevarse a cabo y evaluar su idoneidad en relación con los objetivos de restauración ambiental planteados en el marco de un procedimiento de evaluación ambiental ordinaria. No obstante, no concretan los potenciales impactos ambientales significativos del proyecto sobre los objetivos de conservación de los espacios protegidos que no puedan ser evitados ni corregidos con las medidas propuestas y que motivarían el sometimiento del proyecto a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

A este respecto, tras el análisis de la documentación del expediente y de los informes recibidos, y tomando en consideración especialmente, el informe emitido por el organismo autonómico competente en la gestión y conservación de los espacios protegidos de la Red Natura 2000 «Delta del Llobregat» y «Aiguamolls del Delta del Llobregat», este órgano ambiental descarta la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

### c.3 Agua. Dominio Público Hidráulico y Dominio Público Marítimo Terrestre.

El proyecto se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Distrito de Cuenca Fluvial de Cataluña, entre dos subcuencas hidrográficas, Rieres del Garraf (al sur) y Rieres del Pla de Llobregat (al norte). El curso de agua más próximo es la Riera de Sant Climent, ubicado a 50 m del extremo sur de la zona de actuación. Entre la Riera de Sant Climent y el aparcamiento de taxis, a unos metros de su extremo sur, discurre un canal de drenaje que vierte sus aguas en la Riera de Sant Climent. Asimismo, el aeropuerto se sitúa sobre la masa de agua subterránea Vall Baixa i Delta del Llobregat (código ES100 MSBT 39\_00 1).

La zona de actuación no invade el dominio público hidráulico (DPH) ni la zona de servidumbre del cauce, si bien, el extremo sur del parking de taxis coincide espacialmente con su zona de policía. Asimismo, el antiguo basamento para señales de iluminación limita con el canal de drenaje «Corredera Pluvial del Bullidor-Fonollar-Roja». La zona de instalaciones auxiliares prevista se ubica fuera de zona de policía, de zona de servidumbre y de DPH. Además, el lugar de actuación se encuentra rodeado por varias lagunas y marismas, como la marisma de las Filipinas y la laguna del Remolar.

En relación con el dominio público marítimo-terrestre (DPMT), la zona de actuación (especialmente la huella del antiguo SIA 6L) se encuentra muy próxima al límite de DPMT cuya delimitación se encuentra actualmente en trámite. Además, una superficie de 10.110 m<sup>2</sup> de la restauración prevista se encuentra dentro de la zona delimitada como servidumbre de protección en trámite. El promotor indica que la mayor parte de esta superficie quedará renaturalizada tras las obras y solo se ocuparán permanentemente los viales de acceso al espacio natural. Por otro lado, no existen zonas inundables de origen marino en las proximidades de la zona de actuación. El promotor indica que requerirá las concesiones oportunas sobre la servidumbre de protección.

Según el documento ambiental, durante la fase de construcción, se prevé un impacto negativo sobre el medio hidrológico derivado de la modificación de la red de drenaje superficial y del régimen hidrológico por los movimientos de tierra y la compactación del terreno por el trasiego de vehículos y maquinaria. No obstante, no serán impactos significativos, dado el carácter temporal y de escasa magnitud de las obras proyectadas. El consumo de agua se estima en cantidades de escasa relevancia y las captaciones que se realicen deberán ser autorizadas por la Agencia Catalana del Agua. Durante la fase de explotación, las actuaciones de renaturalización previstas devolverán el régimen hidrológico original de las zonas afectadas. El nuevo aparcamiento y los viales de acceso al espacio natural quedarán sin pavimentar y se producirá una sustitución del terreno asfaltado por terreno natural, lo que permite aumentar la superficie de infiltración.

Para prevenir los impactos sobre el medio hidrológico, según el documento ambiental, las labores de limpieza y mantenimiento de maquinaria se realizarán fuera de las zonas protegidas y sobre superficie totalmente impermeabilizada, con balsas de decantación y zanjas filtrantes para tratar las aguas residuales y prevenir posibles vertidos accidentales. En el caso de la zona de instalaciones auxiliares, una vez sea desmantelada al finalizar las actuaciones, se retirarán los elementos impermeables restituyendo el terreno a su condición original. Además, se realizará un laboreo de todos los suelos que hayan resultado compactados. El escarificado tendrá una profundidad mínima de 20 centímetros, salvo en las zonas más compactadas que será de 50 a 60 centímetros. Asimismo, los residuos y aguas residuales serán retirados y gestionados debidamente por gestor autorizado. En caso de vertido de aguas al DPH, se contará con la autorización previa pertinente.

La Agencia Catalana del Agua de la Generalitat de Cataluña informa favorablemente el proyecto al considerar que contribuye a la mejora del medio hidrológico, sin ocasionar ningún riesgo sobre el mismo.

En relación con la posible contaminación de los cauces próximos, este órgano ambiental añade una prescripción a la presente resolución.

La Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) indica que parte de las actuaciones planteadas se localizan en zona de servidumbre de protección correspondiente a la laguna del Remolar y la marisma Les Filipines, cuyo deslinde se encuentra en trámite. Así, las actuaciones planteadas favorecen el objetivo de la servidumbre de protección. No obstante, el organismo recuerda la necesidad de cumplir la normativa sectorial en materia de costas, concretamente: el artículo 25 de la Ley de Costas de 1988, sobre prohibiciones en la zona de servidumbre de protección; y, el artículo 47 apartado 2 (subapartados g y h) y apartado 4.b, del Reglamento General de Costas, sobre la ejecución de terraplenes y desmontes, y vallados perimetrales. Además, recuerda la necesidad de contar con las autorizaciones oportunas del Servei del Litoral de la Generalitat de Cataluña en el caso de que se presenten desmontes que puedan afectar a la servidumbre de protección en trámite; así como consultar a la Agencia de Residuos de Cataluña y al gestor de la Red Natura 2000 «Delta del Llobregat» en el caso de que se reutilicen los terrenos del desmonte como rellenos; y, la prohibición de verter residuos.

Asimismo, el citado organismo indica que el proyecto no producirá afección alguna sobre la dinámica litoral y tampoco afectará a la estrategia marina de la Demarcación Marina Levantino-Balear. En vallado se considera adecuado siempre que respete la

servidumbre de tránsito de 6 metros, lo que se traslada a las prescripciones de la presente resolución.

#### c.4 Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes.

El documento ambiental incluye un apartado específico que identifica y analiza los riesgos del proyecto, así como su vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes.

La zona de actuación se localiza en una zona con riesgo de incendio muy alto, aunque la vulnerabilidad de la zona es media. No obstante, el promotor asegura que se adoptarán todas las medidas que establece la normativa de prevención de incendios. Además, destaca que el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, cuenta con los correspondientes Planes de Emergencia y Autoprotección, junto con un importante Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

En lo que respecta al riesgo de inundación, las zonas auxiliares de ocupación temporal y el nuevo aparcamiento se ubican sobre Zona Inundable de probabilidad media ( $T=100$  años) y baja ( $T=500$  años). El promotor señala que las infraestructuras que se localizan en zonas de alta probabilidad de inundación corresponden con los antiguos aparcamientos y viales de acceso, objeto de renaturalización, lo que supondrá un incremento de la capacidad de infiltración del terreno y la disminución del riesgo de inundación.

Según el documento ambiental, la zona de estudio presenta muy alto nivel de peligro por transporte de mercancías peligrosas, tanto por carretera como por ferrocarril. No obstante, el promotor argumenta que el lugar de actuación se encuentra alejado de instalaciones de almacenamiento de sustancias peligrosas. Además, el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat está preparado para afrontar un accidente grave de cualquier tipo, pues cuenta con un Plan de Autoprotección. Dada la magnitud del proyecto y al carácter temporal de las actuaciones, el promotor considera que la probabilidad de que se produzca un accidente grave por sustancias peligrosas derivado de las actuaciones proyectadas es muy baja.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña propone rebasar el margen izquierdo de la corredora de Can Sabadell en el tramo que limita con este espacio, de forma que desborde en episodios de subida de nivel por lluvias y así potenciar la inundabilidad del espacio naturalizado. Sin embargo, según el promotor, dicha propuesta no sería viable al incumplir la normativa relativa a las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea.

De acuerdo con el riesgo de incendio e inundación, se han añadido prescripciones en el apartado correspondiente de la presente resolución.

#### c.5 Programa de vigilancia ambiental.

El documento ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental para valorar la eficacia de las medidas establecidas y, si fuera necesario, se establecerán nuevas medidas protectoras y/o correctoras.

Se realizarán informes de seguimiento ambiental de la obra: informe previo al inicio de la obra, informes trimestrales de seguimiento ambiental de las obras y un informe final de la obra, así como informes especiales.

En el caso de los seguimientos de la vegetación, se realizarán controles para la protección de la vegetación en zonas colindantes a la zona de obras cada semana y la eliminación de ejemplares de flora exótica invasora diariamente durante las labores de desbroce y/o movimiento de tierras. Para la protección de la fauna, el promotor propone el control de la prevención de la mortalidad mediante la comprobación de presencia de nidos y madrigueras en la zona de actuación con anterioridad a las obras, el control de la protección de las condiciones de sosiego mediante la comprobación de que las actuaciones se realizan fuera de los períodos críticos para la cría y nidificación de la fauna (periodicidad cada 15 días durante las obras).

En el caso de los seguimientos del sistema hidrológico y de la calidad del agua, se realizarán controles de la ejecución de balsas de decantación, la ejecución de drenaje

perimetral, el jalónamiento con balas de paja en la zona de instalaciones auxiliares, el seguimiento de la calidad de las aguas en las balsas de decantación, el control de la captación de aguas para riego, el control de vertido de aguas de saneamiento, la preservación de los cauces y la red hidrológica y la ejecución de barreras de contención de sedimentos, así como el control del desmantelamiento de las instalaciones auxiliares.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña indica que deberá realizarse un seguimiento durante los primeros dos años de las plantaciones para evaluar su éxito de implantación y valorar los mantenimientos que sean necesarios, así como la retirada periódica de la vegetación exótica y ruderal que colonice las zonas restauradas. Dicha indicación ha sido asumida por el promotor. No obstante, este órgano ambiental considera necesaria su ampliación, lo que se traslada al apartado de prescripciones de la presente resolución.

d. Prescripciones ambientales del proyecto.

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y en la documentación complementaria, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto. El diseño, implementación y seguimiento de las medidas deben realizarse bajo la coordinación y orientación del organismo autonómico competente en la gestión y conservación de los espacios protegidos de la Red Natura 2000.

Además, se deberán cumplir las siguientes prescripciones que se derivan del análisis técnico realizado por este órgano ambiental, así como de los informes emitidos por parte de los organismos consultados. Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente que sea de aplicación.

Hábitats de interés comunitario (HIC) y flora.

(1) Las prospecciones de vegetación previas a la realización de las obras se desarrollarán por técnicos especializados para la identificación de los HIC y de las especies de flora protegidas que pueden estar presentes en el ámbito de actuación.

Fauna.

(2) Las prospecciones de fauna previas a la realización de las obras se desarrollarán por técnicos especializados para la identificación de las especies de fauna protegidas que pueden estar presentes en el ámbito de actuación. Además, se identificarán posibles nidos, madrigueras, dormideros y/o refugios de especies protegidas. Si se produjese la aparición de estos elementos, se paralizarán las obras en la zona y se avisará al órgano competente de la Generalitat de Cataluña, que dispondrá las indicaciones oportunas.

(3) Los niveles acústicos de la maquinaria habrán de adaptarse a la normativa vigente y las obras habrán de realizarse en horario diurno de 8 h a 20 h.

(4) En caso de instalar puntos de luz de alumbrado exterior, se deberá presentar a la Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Generalitat de Cataluña la documentación técnica de la instalación de alumbrado exterior de conformidad con lo establecido en el punto 1 del anexo 1 del Decreto 190/2015, de 25 de agosto, de desarrollo de la Ley 6/2001, de 31 de mayo, de ordenación ambiental del alumbrado para la protección del medio nocturno, con los cálculos luminotécnicos que

incluyan la evaluación de la posible intrusión lumínica que puedan generar a los receptores sensibles más cercanos.

Agua. Dominio Público Hidráulico y Dominio Público Marítimo Terrestre.

(5) Se instalarán barreras de contención de sedimentos que impidan la llegada de partículas contaminantes o sedimentos a los cauces próximos.

(6) En relación con el vallado planteado con poste y cuerda, deberá mantenerse la servidumbre de tránsito de 6 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera de mar propuesta.

Vulnerabilidad del proyecto.

(7) Se redactará un plan de prevención de incendios forestales para evitar provocar un fuego durante la ejecución de los trabajos. Se considerarán las épocas de peligro que establezcan los organismos competentes, así como, el nivel de riesgo meteorológico diario de incendios forestales que establece la AEMET. Se adoptarán medidas concretas en la obra, así como en el uso de maquinaria eléctrica o de combustión, según el nivel de riesgo de incendio diario.

(8) Se elaborará un plan específico de actuación ante inundación en la zona auxiliar asociada a las obras que contemplará las actuaciones y medidas a llevar a cabo para prevenir daños como consecuencias de inundaciones en caso de lluvias torrenciales.

Programa de vigilancia ambiental.

(9) Se deberá realizar un seguimiento de las plantaciones durante los cinco primeros años para evaluar el éxito de la implantación y valorar los mantenimientos que sean necesarios. La retirada periódica de la vegetación exótica y ruderal que colonice las zonas restauradas se realizará durante la vida útil del proyecto debiendo ser integrado en las actuaciones de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.

(10) Los informes de seguimiento se remitirán, además de al órgano sustitutivo, a la Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural 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.<sup>a</sup> del capítulo II del título II de la citada norma.

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

El proyecto «Renaturalización del antiguo parking de autobuses y antigua parrilla de taxis de la Terminal 1 en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado b) «Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni en el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000».

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto

Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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

Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Renaturalización del antiguo parking de autobuses y antigua parrilla de taxis de la Terminal 1 en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)).

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

Madrid, 18 de diciembre de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

**RENATURALIZACIÓN DEL ANTIGUO PARKING DE AUTOBUSES Y ANTIGUA PARRILLA DE TAXIS DE LA TERMINAL 1 EN EL AEROPUERTO  
JOSEP DE TARRADELLAS BARCELONA - EL PRAT**

