

Síntesis de los dictámenes encargados por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat sobre la posible ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat



Ajuntament del
Prat de Llobregat

1. Antecedentes

El acuerdo básico para la vigente ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat fue firmado el 2 de julio de 1998 por la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos de Barcelona y el Prat de Llobregat y establecía el objetivo del modelo aeroportuario a proyectar con una capacidad de 90 operaciones en hora punta, un marco operativo de 400.000 operaciones/año y un horizonte de 40 millones de pasajeros/año.

Para llegar a este objetivo, se partió de la opción, pendiente de validación en aquel momento por el estudio de impacto ambiental correspondiente, de una nueva pista situada en el entorno de 1350 m de la 07/25 y de una longitud inferior a 2700 m, la plataforma de la cual no invadiría el espacio declarado como Zona de Especial Protección para las Aves, así como el alargamiento de la pista 07/25 hasta 3500 m consecuencia de la definición del aeropuerto como *hub* intercontinental.

Estos mismos objetivos fueron recogidos en el Plan Director del Aeropuerto del año 1999.

Según datos de AENA, en el año 2018 la cifra de pasajeros fue de 52⁷ millones gracias a una cantidad total de 344.563 operaciones, que no necesitaron llegar a las 90 operaciones en hora punta.

Por tanto, el objetivo fundamental de la ampliación vigente, el número de pasajeros, se ha alcanzado sobradamente.

No parece adecuado, en el actual contexto de crisis climática creada por la quema de combustibles fósiles, invocar al interés público como se hizo hace más de veinte años para amparar una eventual nueva propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat. El interés público se ha de centrar hoy en día en aplicar políticas que reduzcan las emisiones actuales y que atenúen los efectos devastadores del cambio climático que ya estamos experimentando. Y más teniendo en cuenta que existen alternativas viables que no implican un impacto ambiental tan significativo.

2. Estado de las compensaciones ambientales impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental de la ampliación vigente.

El acuerdo básico de 1998 para la ampliación vigente se fundamentó en la moderación del impacto ambiental, de la ocupación territorial y del impacto acústico.

A su vez, la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat, publicada el 18 de enero de 2002 (*Anexo I*), recogía 13 condiciones que debían cumplirse, aparte de las determinaciones previas del Estudio de Impacto Ambiental, para garantizar la viabilidad ambiental de la ampliación aeroportuaria propuesta por el Plan Director de 1999.

A continuación se exponen los principales incumplimientos detectados.

2.1. Medidas respecto a la protección de la hidrología superficial y subterránea (Condición 5ª de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002).

2.1.1. Protección de los acuíferos del delta del Llobregat

2.1.1.1. Nivel piezométrico del acuífero superficial

La DIA en su condición 5ª dice textualmente: “Los proyectos de construcción de obras subterráneas definirán el sistema que se implementará para el control sobre los niveles del acuífero superficial dentro del recinto aeroportuario y en el ámbito de las lagunas litorales. En coordinación con la ACA se tiene que instalar la correspondiente red de piezómetros que permita **identificar y corregir** los efectos en el nivel de los acuíferos superficiales derivados de la ejecución de esas obras. **Esta red se mantendrá operativa, como mínimo, durante los tres años siguientes a la finalización de las obras.**”

Como han demostrado los datos disponibles aportados por la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (Anexo II punto 6.2.1) se ha producido una **disminución media permanente del nivel piezométrico del acuífero superficial cifrada en unos 50 cm** más allá del campo de vuelo. Ello puede ser debido al descenso forzado permanente del acuífero superficial para garantizar la estabilidad de la tercera pista del Aeropuerto mediante los canales perimetrales del campo de vuelo y las tres estaciones de bombeo a mar.

La disminución media permanente del nivel piezométrico del acuífero superficial es un **impacto directo, negativo, diseminado (por su extensión) y permanente, no identificado adecuadamente por el Estudio de Impacto Ambiental de 2001 y por la Declaración de Impacto Ambiental de 2002 y, por tanto, no corregido.**

Además, según los datos disponibles, la red de piezómetros de control coordinada por AENA y la Agencia Catalana del Agua que la Declaración de Impacto Ambiental de 2002 establecía que tenía que estar operativa como mínimo hasta 3 años después de la finalización de las obras lo estuvo solo parcialmente. *(Anexo II punto 6.2.3)*

2.1.1.2. Calidad de las aguas del acuífero superficial

La construcción de la Terminal 1, finalizada en 2009, ha generado un **impacto imprevisto, negativo, directo, irreversible y permanente de salinización y de pérdida de recurso hídrico del acuífero superficial** por bombeo que no había sido previsto en la Declaración de Impacto Ambiental de 2002 a causa de la solución constructiva aplicada. El bombeo permanente de agua del acuífero superficial fluye hacia el mar a razón de 300.000 m³/año con una salinidad de 40.000-50.000 microS/cm (equivalente al agua de mar). Por lo tanto, se deduce que se ha provocado la entrada de agua de mar hasta la Terminal 1 (1 km tierra adentro) por el bombeo masivo y constante, lo que pone de manifiesto **la degradación por salinización del acuífero superficial al menos en esta zona litoral del Prat, provocada por las obras de la ampliación vigente, sin corrección ni compensación alguna hasta el momento.** *(Anexo II punto 6.2.3).*

Las obras de ampliación del aeropuerto también han ocasionado un **deterioro de la calidad de las aguas del acuífero superficial a una escala más extensa, principalmente por el aumento de la salinidad.** Aunque el seguimiento de los piezómetros de control perimetral finalizó el año 2008 contraviniendo lo que determinaba la Declaración de Impacto Ambiental de 2002, como se dijo en el punto anterior, se constata que la tendencia es a un aumento progresivo de la salinidad en la mayoría de los piezómetros del entorno aeroportuario. Actualmente, se desconoce el estado cualitativo de estos piezómetros, pero el dato de conductividad del bombeo de la Terminal 1 confirma la afección generalizada al acuífero superficial. *(Anexo II punto 6.2.3).*

2.1.1.3. Recarga del acuífero profundo

La **disminución del nivel piezométrico y la pérdida de agua a través de los canales perimetrales aeroportuarios y los tres bombeos a mar tiene afectación también sobre el balance de masa del sistema global de los acuíferos del delta del Llobregat** *(Anexo II punto 6.2.2)*, comprometiendo por lo tanto también el recurso del acuífero profundo, para el que el acuífero superficial es una fuente de recarga. Esta disminución es de difícil cuantificación, puesto que la recarga de acuíferos es multifactorial. Sólo con modelos numéricos, inexistentes hasta el momento, se podría cuantificar. De todas formas, es imprescindible extremar la prudencia para evitar cualquier afectación al acuífero profundo del delta del Llobregat, un recurso estratégico de primer orden para el suministro de agua potable para el conjunto del Área Metropolitana de Barcelona.

Además, se trata de un **impacto no identificado por la DIA del 2002 y no corregido ni compensado de ninguna manera.**

2.1.2. Aportación de agua a la laguna de la Ricarda

La DIA en su condición 5ª dice también textualmente: *“También se estudiará y justificará la mejor solución para garantizar la aportación artificial de agua a la laguna de la Ricarda y, a efectos del control de calidad de aguas, se instalará el correspondiente sistema de monitorización, o en su caso de depuración, que garantice la calidad necesaria para el mantenimiento de esta laguna”.*

El Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del Aeropuerto y otros estudios específicos derivados, tal como recoge la DIA del 2002 en su Anexo III, determinaron que los impactos producidos por el proyecto sobre la laguna de la Ricarda serían: la eliminación de las aportaciones de agua superficial hacia la laguna (unos 1.000 m³/día), una disminución del 17% de los aportes del acuífero superficial hacia la misma (que se estimaron en total en 1.500 m³/día) y la aparición de intrusión salina. Por tanto, el déficit total de agua entrante a la laguna a causa de la ampliación del aeropuerto de 2004 fue calculado en 1.255 m³/día, es decir 0'458 Hm³/año. (*Anexo II punto 6.2.4*)

La Agencia Catalana de l'Aigua otorgó una concesión a AENA de 300.000 m³/año para que se abasteciera a la laguna de la Ricarda. Las aportaciones alternativas realizadas por AENA para compensar el déficit provocado por la ampliación del aeropuerto suponen, según sus propios datos, una media de 774 m³/día en el período 2015-2020, es decir 0'288 Hm³/año, lejos de los 0'458 Hm³/año previstos inicialmente. Este déficit hídrico ha provocado que el nivel de la laguna haya sido inferior al necesario para preservar las características hidromorfológicas naturales del sistema, tanto para impedir su eutrofización por falta de lámina de agua, como para promover su renovación e intercambio de agua con el mar a partir de la rotura de la barra de arena de su desembocadura. **El resultado ha sido una pérdida drástica de biodiversidad y la transición del ecosistema hacia un nuevo estado propio de aguas eutróficas** (*Anexo II puntos 6.2.3 y 6.2.4*).

Pero es que además, en un estudio del funcionamiento hidráulico de la laguna de la Ricarda sufragado por el Ayuntamiento del Prat en 2018, la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat modeló la laguna y su relación con el acuífero superficial y elevó las aportaciones que serían necesarias para mejorar su estado ecológico hasta los 3000 m³/día, es decir, 1 Hm³/año, más del doble de la previsión del Estudio de Impacto Ambiental de 2001.

Una razón que puede explicar esta diferencia tan importante es, como ya se ha comentado anteriormente, los canales perimetrales aeroportuarios que regulan el nivel piezométrico del acuífero superficial, siendo éstos una salida del sistema, y provocando en general una disminución de los niveles del acuífero superficial más allá de la zona de campo de vuelo. Un piezómetro controlado por la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat ininterrumpidamente desde 1984 y cercano a la laguna de la Ricarda, como ya se ha dicho en el punto 2.1.1.1, muestra un descenso medio de 50 cm desde la ampliación aeroportuaria de 2004-2009 (*Anexo II punto 6.2.1*). Este descenso permanente no previsto del acuífero superficial contribuye a explicar la pérdida de agua desde la laguna hacia el acuífero superficial detectada en el estudio del funcionamiento hidráulico de la laguna de la Ricarda de la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat del 2018 antes mencionado. Esta pérdida se fija en al menos 500 m³/día, es decir 0'19 Hm³/año y representa un flujo inverso al esperado de forma natural.

Por tanto, no se ha conseguido mantener o mejorar la calidad ecológica de la laguna de la Ricarda, en compensación por la afección a su ciclo hidrológico, incumpliendo esta determinación de la DIA del 2002. Asimismo, el impacto sobrevenido del drenaje del acuífero superficial ha agravado la situación. Tampoco se ha implementado ningún mecanismo de control o de depuración para garantizar la calidad de la aportación a la laguna.

2.2. Medidas de protección de la vegetación y de la fauna (Condición 6ª de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002) (Anexo I)

2.2.1. Renaturalización de los canales de drenaje perimetrales del campo de vuelo

La Declaración de Impacto Ambiental de 2002 recoge en su condición sexta textualmente lo siguiente: *“Los canales de drenaje que el proyecto de ampliación sitúa entre la tercera pista y el mar, y en el perímetro este del aeropuerto, deberán diseñarse de forma que sea posible su renaturalización con las comunidades autóctonas propias de estos ambientes.”*

Esta determinación de la DIA se ha incumplido como consecuencia de las actuaciones del programa de gestión preventiva del riesgo de colisión de aeronaves con aves, que han implicado en definitiva la artificialización de estos canales, de una superficie considerable: su cubrimiento parcial, la retirada de la vegetación natural, la instalación de mallas anti-aves, la captura masiva de peces para evitar la presencia de especies orníticas piscívoras potencialmente peligrosas para la navegación aérea, entre otras actuaciones similares. La necesidad de esta gestión preventiva del riesgo de colisión, por tanto, ha conllevado el incumplimiento de la renaturalización de estos canales como indicaba la DIA, **sin que se haya propuesto solución alternativa alguna por parte de AENA para compensar la pérdida de esta medida de protección de la vegetación y de la fauna propuesta por la DIA.**

2.2.2. Efectos de la contaminación lumínica en los humedales

La Declaración de Impacto Ambiental de 2002 recoge, también en su condición sexta textualmente lo siguiente: *“En la fase de explotación se desarrollará un seguimiento de los efectos de contaminación lumínica en los humedales derivada de la construcción de los sistemas de aproximación.”*

Esta determinación de la DIA se ha incumplido, no consta la realización de ningún seguimiento en la fase de funcionamiento de la infraestructura ampliada sobre su impacto lumínico sobre los humedales protegidos.

Aún en ausencia de este seguimiento, resulta obvio que el impacto lumínico del aeropuerto ampliado sobre los espacios naturales protegidos inmediatos hace imposible que se cumplan las determinaciones que la legislación catalana establece en el caso de espacios protegidos.

Este impacto, permanente e irreversible, no ha sido analizado ni, evidentemente, compensado de ninguna manera.

2.2.3. Medidas preventivas y correctoras para disminuir la afección del sistema de aproximación de la nueva pista

En la condición sexta de la DIA de 2002 se dice que: *“Se proyectarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para disminuir la afección que el sistema de aproximación de la nueva pista genera en los sectores del Remolar y de La Ricarda. En concreto, se estudiarán diferentes soluciones que posibiliten minimizar la longitud, el número de apoyos y las necesidades de desbroce”.*

Finalmente, tal como se resume en el Anexo III de la DIA de 2002, en la cabecera 25 L de la tercera pista (La Ricarda) se adoptó una solución compacta del sistema de aproximación que, de todos modos, se extiende unos 400 m desde la cabecera de la pista y obligó a eliminar vegetación de humedal de interés (junqueras halófilas) y a talar una superficie de pinar (hábitat de interés comunitario de conservación prioritaria 2770) de unas 8'4 ha.

En la otra cabecera (07 R, El Remolar), tal como se resume en el Anexo III de la DIA de 2002, en cambio se adoptó una solución extensiva del sistema de aproximación que se extiende unos 900 m desde la cabecera de la pista y obligó a instalar apoyos dentro de la laguna del Remolar, artificializándola completamente y a talar una superficie de pinar (hábitat de interés comunitario de conservación prioritaria 2770) de unas 3'8 ha dentro del recinto del antiguo camping Toro Bravo que, como se dice en el punto 2.3.2 ha imposibilitado dar satisfacción a lo que se recogía en la condición séptima de la DIA de 2002 de restauración del hábitat de pinares sobre dunas (2770) en ese lugar.

Pues bien, tanto la implantación física de los sistemas de aproximación de las dos cabeceras de la tercera pista como su gestión y mantenimiento posterior **han generado un impacto permanente, no cuantificado adecuadamente en la DIA de 2002 que ha afectado significativamente a la superficie de los hábitats de conservación prioritaria incluidos en el lugar Delta del Llobregat de la Red Natura 2000 y a las especies orníticas que motivaron la declaración de la ZEPA.**

2.2.4 Impacto de las medidas contra el riesgo de colisión con aves

En relación con el riesgo de colisión con aves, el promotor venía obligado por la condición sexta de la DIA de 2002 a redactar un Programa de gestión preventiva del riesgo de colisión con aves: *“en un plazo de dos años tras la publicación de esta DIA y que tendrá una vigencia permanente, ligada a la explotación de la tercera pista.”*

La implementación de este Programa de gestión del riesgo, de ejecución correcta desde el punto de vista técnico y operativo, ha generado un impacto permanente, no cuantificado adecuadamente en la DIA de 2002, desde el momento que ha supeditado la presencia de determinadas especies de aves en las lagunas del Remolar y de La Ricarda según su peligrosidad para la navegación aérea. Esta actuación constante, necesaria a todas luces para garantizar la seguridad pública una vez en fase de explotación la tercera pista, ha alterado la capacidad de acogida de las dos lagunas protegidas para todas las aves acuáticas en general por las molestias constantes, **sin que este impacto permanente e irreversible se haya visto compensado de ningún modo con ninguna medida que permitiera garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000 como el artículo 6 apartado 4 de la Directiva 92/43/CEE de Hábitats exige.**

La suma de estos impactos imprevistos, recogidos en los puntos 2.2.1 a 2.2.4, permanentes e irreversibles puede ayudar a explicar en parte el declive de las especies de aves que se recoge en la carta de emplazamiento de la Comisión Europea al Estado español (punto 3.1 de este informe).

2.3. Medidas compensatorias sobre la afección a los hábitats prioritarios y a la ZEPA del Delta del Llobregat (Condición 7ª de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002) (Anexo I).

La DIA dice textualmente en este punto: “Al objeto de dar cumplimiento a la Directiva 92/43/CE y al Real Decreto 1997/1995, además de las condiciones sobre protección del sistema hidrológico y sobre la vegetación, la fauna y los hábitats naturales impuestas en esta Declaración, y de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, el promotor elaborará un proyecto de medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación del espacio y garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000 que deberá incluir, al menos, las siguientes actuaciones:

- *Creación de un corredor litoral para la interconexión biológica entre la Ricarda y el Remolar, con la recuperación de hábitats, ordenación del espacio y creación de infraestructuras para la divulgación ambiental.*
- *Ampliación del corredor litoral con la adquisición de la pineda del camping Toro Bravo, incluyendo la restauración de los hábitats.*
- *Unión del sector del Remolar con can Sabadell.*
- *Para el desarrollo de un corredor biológico desde el sector Remolar - Filipines hasta la ZEPA Els Reguerons a través de la zona de Can Sabadell, AENA, en el ámbito de la zona de servicio del aeropuerto restaurará los hábitats, y ejecutará las obras necesarias para facilitar el paso de la fauna sobre la riera de Sant Climent y la autovía de Castelldefels.”*

Además, en el mismo apartado del punto séptimo, la DIA exige también la: “*Creación de nuevas zonas húmedas: Recreación de hábitats para compensar el impacto sobre los organismos acuáticos.*”

2.3.1. Respecto al corredor litoral entre la Ricarda y el Remolar, se han cumplido sólo parcialmente las determinaciones de la DIA del 2002. Se ordenó el espacio con la tramitación y aprobación de un plan especial (el Plan Especial de Protección del subsistema de protección ambiental de la costa), se recuperaron algunos hábitats de humedal con la ampliación de la laguna de la Roberta y la reexcavación de la laguna de la Illa y se crearon infraestructuras para la divulgación ambiental como el itinerario señalizado y autoguiado en el pinar de can Camins, la oficina de

turismo de la Porta del Delta y el centro de la Fundación para la Conservación y Recuperación de Animales Marinos. **La función primaria del corredor, permitir la conectividad ecológica entre la Ricarda y el Remolar**, no se ha conseguido por diversos motivos: la falta de definición de objetivos concretos de conectividad, la ausencia de recursos económicos suficientes destinados a la gestión de la biodiversidad y a la restauración de hábitats, la existencia de infraestructuras rodadas que atraviesan el corredor, la presencia de superficies fuertemente humanizadas (aparcamientos y edificios), la falta de adecuación y renaturalización de amplios espacios del antiguo Real Club de Golf del Prat y la exclusión de un sector entero en contacto con el Remolar, el acuartelamiento militar y sector recreativo asociado. Tanto es así que, veinte años después, AENA vuelve a incluir en su propuesta actual de compensaciones ambientales que acompaña la nueva ampliación aeroportuaria (*Anexo III puntos 5.2.3.2 y 5.3*) convertir otra vez el corredor litoral en un verdadero conector ecológico y se aportan algunas medidas concretas para lograrlo, como renaturalizar los espacios pendientes del antiguo Golf, reordenar los cerramientos existentes y salvar las vías rodadas.

2.3.2. En el caso de la ampliación del corredor litoral a través de la adquisición del pinar del antiguo camping Toro Bravo y la posterior restauración de los hábitats, la actuación desarrollada a través de un convenio firmado entre AENA y el Ayuntamiento de Viladecans **no ha cumplido los objetivos** de restaurar adecuadamente una superficie significativa del hábitat de interés comunitario prioritario de la Directiva 92/43 Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster* (2770) para compensar las pérdidas ocasionadas sobre este hábitat prioritario por la ampliación aeroportuaria vigente, cifrada en unas 140 ha por la DIA del 2002. Hay que tener en cuenta que este sector concreto de Viladecans, además, se ha visto afectado por una severa tala de los pinos preexistentes efectuada por las obras de la ampliación vigente a causa del control de alturas de la cabecera 07R de la tercera pista.

AENA adquirió también el resto de pinares existentes hasta la laguna de la Murtra, incluidos en antiguos campings, para evitar problemas de ruido en estas zonas residenciales de carácter recreacional. **No se ha acometido la restauración de estos pinares** para recuperar su carácter natural de forma sistemática, con la cual cosa no han contribuido adecuadamente a compensar las pérdidas del hábitat 2770 producidas por la ampliación aeroportuaria.

2.3.3. En relación con el establecimiento del corredor biológico desde el sector Remolar - Filipines hasta la ZEPA Els Reguerons a través de la zona de Can Sabadell que exige la DIA de 2002, **el incumplimiento ha sido flagrante** ya que AENA construyó en 2008 una serie de aparcamientos de servicios aeroportuarios en esta zona, ocupando 74 ha de terrenos catalogados como Red Natura 2000 y zona ZEPA, lo que representa un 10% aproximadamente de la superficie del corredor biológico de Can Sabadell, pero ocupando precisamente un 96% de su anchura en su punto más crítico, el de mayor estrechamiento, la zona que unía los dos márgenes de la riera de Sant Climent. **Esta actuación irregular, que vulnera la Directiva Hábitats, está incluida en la carta de emplazamiento que el Comisario de Medi Ambiente de la UE ha dirigido al Estado español el pasado mes de febrero de 2021** (ver punto 3.1 de este documento).

2.3.4. En relación con la creación de nuevas zonas húmedas, hay que hacer las consideraciones siguientes. En primer lugar, el impacto directo de las obras de la ampliación vigente destruyó los salobres del Pas de les Vaques, los carrizales situados entre el Remolar y la colonia militar y el antiguo campo de Golf del Prat, las nueve lagunas del antiguo campo de Golf, las marismas

asociadas a la parte superior de la pineda de can Camins y diversos espacios inundables cercanos a los cuerpos principales de las lagunas de la Ricarda y el Remolar. En el Anexo III de la DIA de 2002 se dimensionan estas superficies en un total de más de 40 ha. Las medidas compensatorias aplicadas efectivamente por parte del aeropuerto por lo que respecta a la creación de nuevas zonas húmedas se circunscriben a tres actuaciones. En primer lugar, la renaturalización de la laguna de la Roberta, en cumplimiento de la condición sexta de la DIA; en segundo lugar la excavación de la laguna de la Illa asociada al sistema de drenaje y estación de bombeo aeroportuaria homónima, en cumplimiento de la condición séptima de la DIA (creación de un corredor litoral entre La Ricarda y El Remolar) y por último la creación del humedal de cal Met Natrus, de 1 ha aproximadamente de superficie, a petición del Ayuntamiento del Prat, entre la carretera de la playa y el camino de la Bunyola, en la cabecera 25R de la pista, posición que compromete su funcionalidad ecológica y limita su capacidad de acogida para la avifauna protegida. **Esta última actuación, por tanto, es la que se puede entender que se aporta en cumplimiento de este requerimiento específico de la DIA de 2002. Parece a todas luces una compensación insuficiente,** más teniendo en cuenta la superficie de humedales eliminados en la ampliación aeroportuaria: 1 ha creada contra las más de 40 eliminadas.

Además, la desproporción se agrava si se tiene en cuenta el impacto funcional sobrevenido que han representado las servitudes aeronáuticas aplicadas al entrar en funcionamiento la tercera pista sobre las vecinas lagunas de La Ricarda y El Remolar tal como se ha explicado en los puntos 2.2.3 y 2.2.4.

2.4. Estimación presentada a la Comisión Europea de la evolución de las poblaciones de diversas aves tras la aplicación de las medidas compensatorias incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental de 2002 (Anexo V de la Declaración).

Estimación presentada a la Comisión Europea de la evolución de las poblaciones de diversas aves tras la aplicación de las medidas compensatorias incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental de 2002 (Anexo V de la Declaración).

En este anexo se hace una predicción sobre la evolución que tendrán once especies y dos grupos de especies seleccionadas de aves acuáticas en tres espacios del Delta del Llobregat (sectores del Remolar-Filipines, corredor litoral y la Ricarda) en un lapso de tiempo de 4-5 años después de la ampliación aeroportuaria como consecuencia de las medidas compensatorias incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental.

El resultado del análisis efectuado por los servicios técnicos del departamento de Acción Ambiental del Ayuntamiento del Prat de Llobregat a partir de los datos de los censos de aves acuáticas nidificantes y de aves acuáticas invernantes en el delta del Llobregat realizados por el Consorcio para la Protección y la Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat (*Anexo IV*) revelan que desde la finalización de las obras de ampliación vigentes hasta la

actualidad **no se han cumplido ninguno de los objetivos fijados en el anexo V de la DIA del 2002 que fueron explicados a la Comisión Europea.** Se ha de entender, por tanto, que las medidas compensatorias aplicadas han fracasado absolutamente por lo que respecta a las poblaciones de aves acuáticas escogidas por AENA como indicadores del éxito de la aplicación de las medidas compensatorias propuestas en su día.

3. Situación actual: contexto de la nueva propuesta de ampliación aeroportuaria.

3.1. Carta de Emplazamiento de la Comisión Europea al Reino de España sobre el incumplimiento de las Directivas europeas en el Lugar de la Red Natura 2000 ES0000146 Delta del Llobregat.

Con fecha 18 de febrero de 2021, la Comisión Europea envió al Gobierno español una carta de emplazamiento donde **se advierte al Estado sobre el incumplimiento de las Directivas sobre Aves (2009/147/CE) y sobre Hábitats (92/43/CEE)** por lo que respecta a sus obligaciones de:

- Evitar el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de las especies de aves para los que designó el Lugar de la Red Natura 2000 Delta del Llobregat.
- Evaluar adecuadamente qué repercusiones tienen para el lugar determinadas instalaciones asociadas al aeropuerto internacional de Barcelona.
- Aplicar todas las medidas compensatorias adoptadas para proteger la coherencia global de Natura 2000 de las repercusiones negativas de la ampliación del aeropuerto.
- Modificar los límites de la Zona de Especial Protección para las Aves Delta del Llobregat (ES0000146) con referencia a la delimitación actualizada de la zona importante para la conservación de las aves (IBA ES140).

Esta carta de emplazamiento continúa un proceso iniciado en 2013 a partir de una denuncia sobre el deterioro provocado al sitio Natura 2000 Delta del Llobregat por una serie de desarrollos y proyectos de infraestructura entre los que se encontraba la ampliación del aeropuerto. Tras evaluar la información remitida como respuesta a esta denuncia por parte de las autoridades españolas, la Comisión ha detectado indicios de que no se han aplicado correctamente las disposiciones de las Directivas sobre Aves y sobre Hábitats y ha decidido enviar esta carta de emplazamiento.

El escrito en concreto **recoge la violación del artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre Hábitats** en virtud de la falta de evaluación adecuada de las repercusiones de la construcción de tres aparcamientos asociados a la terminal aeroportuaria sobre el corredor biológico establecido entre El Remolar y Els Reguerons. La carta desestima, en base al principio de cautela y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, las alegaciones formuladas por las autoridades españolas que se sustentaban en justificar la elusión de la evaluación mencionada en base a la falta de certeza de la existencia de efectos significativos de la construcción de aquellos aparcamientos sobre la ZEPA Delta del Llobregat.

Además, considera que esta construcción de los aparcamientos sobre el corredor biológico establecido entre El Remolar y Els Reguerons significó una **violación del artículo 6, apartado 4,**

de la Directiva sobre Hábitats en virtud de que representa un incumplimiento de la obligación de asegurar la eficacia de las medidas compensatorias a largo plazo. Este apartado del artículo 6 de la Directiva deroga la obligación general que sólo se autoricen planes o proyectos que carezcan de efectos significativos sobre la integridad del lugar concernido. La aplicación de esta derogación, en consonancia con el principio de cautela, está sujeta al cumplimiento de ciertas condiciones, siendo necesario en primer lugar dejar documentado que no existen alternativas viables y que concurren razones imperiosas de interés público prioritario y, seguidamente, adoptar todas las medidas compensatorias que se consideren necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000. En el caso de la ampliación del aeropuerto como consecuencia del Plan Director de 1999, las autoridades españolas decidieron que el proyecto debía llevarse a cabo a pesar de afectar significativamente a la integridad del lugar ES0000146 Delta del Llobregat por razones imperiosas de interés público de primer orden y las medidas compensatorias correspondientes se especificaron en un anexo al proyecto de expansión del campo de vuelo e incluían la creación del corredor ecológico entre El Remolar y Els Reguerons. La Comisión considera en su carta que no basta con el mero establecimiento del programa de medidas compensatorias sino que se ha de hacer una supervisión detallada de su ejecución a fin de garantizar la eficacia de las medidas prescritas a largo plazo. Así mismo, la Comisión considera crucial esta medida compensatoria del corredor ecológico como garantía de la conservación de la integridad de la ZEPA, en consideración de su fragmentación en varias subzonas geográficamente desconectadas.

Por tanto, **la Comisión considera que se vieron frustrados tanto la finalidad como los objetivos de las medidas compensatorias definidas en la DIA de enero de 2002 poniendo en riesgo la coherencia global de la Red Natura 2000.**

La carta de emplazamiento recoge además que **se ha acreditado un deterioro del lugar ES0000146 Delta del Llobregat en forma de reducción de los hábitats y de las poblaciones de varias especies**, originado por causas diversas pero entre las cuales las autoridades españolas han admitido expresamente que figuran el impacto de proyectos tales como la ampliación del aeropuerto o el encauzamiento y desvío del río Llobregat. De las siete especies que se detallan en la carta, seis se han visto perjudicadas sin compensación por las obras de ampliación del aeropuerto. **La Comisión considera también que las autoridades españolas no han adoptado ninguna medida significativa para detener o revertir dicho deterioro, tal como exige el artículo 6, apartado 2, de la Directiva de hábitats**, incumpliendo las obligaciones que le incumben.

Finalmente, la carta explica que las autoridades españolas no han incluido los territorios de la IBA (después de su revisión de 2011) más adecuados para la conservación de diversas especies de aves seleccionadas por su interés dentro de la ZEPA Delta del Llobregat y que tampoco han presentado ningún estudio científico que justifique esta exclusión. Ello implica un incumplimiento de la **obligaciones derivadas del artículo 4, apartados 1 y 2 de la Directiva sobre aves.**

En las conclusiones finales de la carta de emplazamiento, **la Comisión considera que el Estado español ha incumplido la Directiva 92/43/CEE de hábitats en tres aspectos:**

- Artículo 6, apartado 2, **al no haber adoptado las medidas adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats o cualquier alteración que afecte significativamente a las poblaciones de aves protegidas para las que fue designada la ZEPA Delta del Llobregat.**

- Artículo 6, apartado 3, **al no haber evaluado adecuadamente las repercusiones sinérgicas de la construcción de tres aparcamientos contiguos al aeropuerto de Barcelona en la ZEPA Delta del Llobregat.**
- Artículo 6, apartado 4, **al no ejecutar las medidas compensatorias establecidas para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000 a pesar del impacto negativo del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona en la ZEPA Delta del Llobregat.**

Y que **ha incumplido la Directiva 2009/147/CE de conservación de las aves silvestres en un aspecto:**

- Artículo 4, apartados 1 y 2, **al no clasificar en la ZEPA Delta del Llobregat los territorios más apropiados para la conservación de las especies de aves protegidas con referencia a la IBA ES140.**

Por lo tanto, esta carta de emplazamiento evidencia que la ampliación del aeropuerto nacida del Plan Director de 1999 ha incumplido las compensaciones ambientales que debían garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000 para contrarrestar el impacto negativo del proyecto de ampliación en la ZEPA Delta del Llobregat.

Parece lógico ante esta **situación invocar el principio jurídico de cautela y exigir que no se inicie tramitación alguna de eventuales nuevas ampliaciones mientras no se garanticen los objetivos de conservación incumplidos que se derivan de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002.**

3.2. Crisis climática global agudizada

Dada la situación climática que vivimos, las razones imperiosas de interés público prioritario a las que se refiere el artículo 6, apartado 4 de la Directiva Hábitats y que se invocaron por el Estado español para justificar la afección a la integridad de un lugar como el delta del Llobregat incluido en la Red Natura 2000 a consecuencia de la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat según el Plan Director de 1999 no se pueden esgrimir hoy en día en proyectos que incrementen de forma notable las emisiones de gases de efecto invernadero como la ampliación que se plantea de nuevo desde AENA. Al contrario, el interés público prioritario consiste hoy en aplicar políticas que reduzcan las emisiones actuales y que minimicen los efectos devastadores presentes y previstos del cambio climático.

En el Sexto Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), publicado el 9 de agosto de 2021 (*ver Anexo V*) se exponen las recomendaciones para los responsables de las políticas públicas con el fin de conseguir los objetivos de reducción del impacto de la crisis climática.

3.2.1. El estado actual del clima

Es inequívoco que la influencia humana ha calentado la atmósfera, el océano y la tierra. Los cambios rápidos y generalizados en la atmósfera, el océano, la criosfera y la biosfera han ocurrido y son evidentes llegándose a observar fuertes olas de calor, precipitaciones, sequías y ciclones tropicales. Cambios cuya escala no tiene precedentes y que cada vez son más atribuibles a la influencia humana (Quinto Informe de Evaluación IPCC).

3.2.2. Posibles futuros climáticos

La temperatura de la superficie global seguirá aumentando hasta al menos mediados de siglo en todos los escenarios de emisiones considerados en el informe del IPCC. El calentamiento global de una media entre 1,5 °C y 2 °C se superará durante el siglo XXI a menos que se produzcan reducciones profundas de dióxido de carbono (CO₂) y otras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en las próximas décadas.

Muchos cambios en el sistema climático se agrandan en relación directa con el aumento del calentamiento global. Incluyen aumentos en la frecuencia e intensidad de los extremos cálidos, olas de calor marinas y fuertes precipitaciones, sequías agrícolas y ecológicas en algunas regiones y el aumento de la proporción de ciclones tropicales intensos, así como reducciones en el hielo marino del Ártico, la capa de nieve y el permafrost.

3.2.3. Limitación del cambio climático futuro

Limitar el calentamiento global inducido por el hombre a un nivel específico requiere limitar las emisiones acumulativas de CO₂, alcanzando al menos cero emisiones netas de CO₂, junto con fuertes reducciones en otras emisiones de gases de efecto invernadero. Las reducciones fuertes, rápidas y sostenidas de las emisiones de CH₄ también limitarían el efecto de calentamiento resultante de la disminución de la contaminación por aerosoles y mejorarían la calidad del aire.

Cabe destacar que estos requerimientos se barajan en **un contexto en el que el sector aéreo aparece como uno de aquellos sectores imposibles de descarbonizar a corto y medio plazo y cada vez con más impacto sobre el cambio climático.**

En este mismo sentido, la publicación *The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018* (Lee D.S et al. en “*Atmospheric Environment*”, septiembre de 2020) **expone cómo la aviación creció fuertemente durante las últimas décadas (1960-2018) en términos de actividad y en términos de impactos sobre el cambio climático, con un aumento de las emisiones de CO₂ en un factor de 6,8 a 1034 Teragramos CO₂/año.**

3.2.4. Marco legal europeo (Anexo V)

A su vez, la Ley Europea del Clima también condiciona la conformación de lo que corresponde a un interés público prioritario. Se convierte en ley el objetivo de neutralidad climática para 2050 y se propone el camino para llegar allí vinculando a las instituciones de la UE y a los gobiernos nacionales.

Objetivos clave para el 2030 según la Ley Europea del Clima:

- **Al menos un 40% de reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero (con respecto a 1990).**
- **Al menos un 32% de cuota de energías renovables.**
- **Al menos un 32,5% de mejora de la eficiencia energética.**

El objetivo del 40% menos de gases de efecto invernadero se aplica a través del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, el Reglamento de reparto del esfuerzo y los objetivos de reducción de emisiones de los Estados miembros, además del Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura. De este modo, todos los sectores contribuirán a la consecución del objetivo del 40% mediante la reducción de las emisiones y el aumento de las absorciones.

Además, dentro del Pacto Verde Europeo, en septiembre de 2020 la Comisión propuso elevar el objetivo de **reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 hasta al menos el 55% con respecto a 1990.**

3.2.5. Declaración de emergencia climática del Estado español (Anexo V)

Otro elemento que predefine también este principio de interés público prioritario en tiempos de crisis climática es la propia Declaración de emergencia climática del Estado español. **El 21 de enero de 2020, el Consejo de Ministros aprueba el acuerdo de Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España,** en respuesta al consenso generalizado de la comunidad científica, en el que se compromete a adoptar 30 líneas de acción prioritarias, cinco de ellas en los primeros 100 días, para combatir el cambio climático con políticas transversales y aprovechar los beneficios sociales y económicos que ofrece la transición ecológica. **El Gobierno muestra así el compromiso y la prioridad otorgada a esta agenda en un contexto de grandes riesgos económicos y sociales por los impactos del cambio climático, como reconoce el informe anual del Foro de Davos o la Comisión Europea.**

Entre las líneas de actuación destacan la remisión al Parlamento del proyecto de Ley de Cambio Climático, la definición de la senda de descarbonización a largo plazo para asegurar la neutralidad climática en 2050 y la creación de una Asamblea Ciudadana del Cambio Climático que incluirá la participación de los jóvenes.

Cabe señalar que en dicha declaración se señala que **la región mediterránea está considerada uno de los “puntos calientes” globales en materia de cambio climático.** Cambio climático que **incide directa o indirectamente** sobre un amplísimo conjunto de **sectores económicos y sobre todos los sistemas ecológicos españoles, acelerando el deterioro de recursos esenciales para nuestro bienestar como el agua, el suelo fértil o la biodiversidad y amenazando la calidad de vida y la salud de las personas.** Lo que nos lleva a impulsar las sinergias entre las políticas de la lucha contra el cambio climático y la conservación de la naturaleza.

Dicha constatación vuelve a definir un **nuevo marco de lo que hoy se considera interés público. Éste debe no sólo incluir una reducción de las emisiones, sino el mantenimiento de los espacios naturales que albergan mayor biodiversidad.**

Compromisos de las líneas prioritarias de actuación del Gobierno de España:

- **Contribuir activamente para garantizar** que las especificidades y necesidades de España se integren en las iniciativas comunitarias legislativas y financieras orientadas a impulsar el Pacto Verde Europeo.
- Integrar los aspectos relativos a la emergencia climática en todas las políticas públicas de forma transversal.
- **Integrar los recursos naturales y la biodiversidad en la contabilidad nacional y la generación y actualización periódica de escenarios climáticos e hídricos para asegurar el buen uso y preservación de los recursos y la consistencia de las políticas regulatorias.**

3.2.6. Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) (Anexo V)

La declaración expuesta en el punto 3.2.5 se complementa con la aprobación del **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)** que **pretende lograr que la generación eléctrica sea 100% renovable en 2050, eliminando, en la próxima década, una de cada tres toneladas de CO2 emitidas actualmente, persiguiendo la reducción de un 23% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.**

Las medidas del PNIEC, 2021-2030, consiguen que las emisiones totales brutas de GEI pasen de 319,3 Mt CO2-eq previstos para el año 2020 a 221,8 Mt CO2-eq en 2030. Los sectores de la economía que, en cifras absolutas, reducen más emisiones en ese período son los de generación eléctrica (36 Mt CO2-eq) y movilidad y transporte (27 Mt CO2-eq). El sector de la movilidad-transporte aportó en el año 2017 el 26% de las emisiones. Con la reducción de 27 Mt CO2 equivalente entre 2020 y 2030, se consigue una reducción del 33%.

Cabe señalar que en ningún momento en el PNIEC aparece un escenario de descarbonización o electrificación del sector aéreo al no ser éste posible. Es decir, se apuesta por la electrificación y la reducción de emisiones, ambas reñidas con el impulso del tráfico aéreo que conlleva toda ampliación aeroportuaria.

3.2.7. Declaración de Emergencia Climática y Plan Clima del Ayuntamiento de Barcelona (Anexo V)

En la determinación del interés público también cabe señalar las declaraciones de emergencia climática aprobadas por los consistorios del entorno inmediato del Aeropuerto de Barcelona - El Prat.

El 15 de enero de 2020, la ciudad de Barcelona declara la emergencia climática y acelera una serie de cambios que comprometen a todos los agentes de la ciudad.

La reducción de emisiones se debe abordar desde todos los sectores, pero sobre todo desde el del transporte (responsable de casi el 30% de las emisiones), el doméstico (20,40%) y el de servicios (20,59%). Estas son las emisiones que se contabilizan a escala de ciudad, pero la actividad de algunas infraestructuras, como **el puerto y el aeropuerto, generan también un gran impacto.** Por lo tanto, **se incorporan las emisiones de su actividad contabilizando los vuelos del aeropuerto de Barcelona y las emisiones de la actividad portuaria englobando las rutas, que puede llegar a suponer cuatro veces las emisiones de GEI de la ciudad. Las emisiones del sector aeronáutico vinculado al aeropuerto se estiman en estos documentos en 470.802 t CO2-e.**

Previamente, el 26 de octubre de 2018 se había aprobado el **Plan Clima 2018-2030 de Barcelona, la estrategia climática de la ciudad.** Este plan establece más de **240 medidas para llegar a un objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del 45% en el 2030 con respecto al 2005 y la neutralidad en carbono en el 2050,** así como otros objetivos de adaptación y resiliencia, justicia climática y acción ciudadana para el 2030.

Para ello **se proponen una serie de acciones para reducir el impacto en los efectos del cambio climático por parte del puerto y el aeropuerto:**

- **Elaborar planes de reducción de emisiones de las infraestructuras e incorporarlos a los nuevos planes directores del aeropuerto y del puerto.**

- Estudiar la **eliminación de los vuelos cortos que tengan alternativa en tren (trayectos de menos de 7 horas) y que estén a distancias inferiores a los 1000 km, potenciando la red ferroviaria de alta velocidad y de larga distancia y la creación de trenes nocturnos, garantizando precios accesibles.**
- Continuar con la **progresiva electrificación de las flotas de tierra o unidades auxiliares para minimizar el consumo de combustibles fósiles y, a su vez, reducir el impacto de la contaminación local. Proceso acompañado de la contratación de energía 100% renovable.**
- **Potenciar la utilización de los modos ferroviarios en el aeropuerto y la reducción de aparcamientos.** Impulsar una flota de autobuses y taxis eléctricos para dar el servicio en el aeropuerto y en el muelle de cruceros.

3.2.8. Declaración de Emergencia Climática del Ayuntamiento del Prat de Llobregat (*Anexo V*)

El Prat de Llobregat es una ciudad singular. Con 65.547 habitantes, un 51% de su superficie (32 km²) está ocupada por grandes infraestructuras, como el Puerto de Barcelona y la Zona de Actividades Logísticas, gestionadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona y prácticamente la totalidad del Aeropuerto, gestionado por AENA.

Como recoge esta declaración, **el Puerto y Aeropuerto son los grandes emisores del municipio** al ofrecer dicho servicio a todo el país. Sólo el Puerto o el Aeropuerto **generan más emisiones que toda la actividad de la ciudad del Prat. Por lo tanto, afectan poderosamente al compromiso en la lucha contra el cambio climático del municipio.**

En la declaración se destaca que el análisis de la Emergencia Climática de la ciudad de El Prat debe completarse con una mirada sobre estas dos grandes infraestructuras y el plan de medidas para hacerle frente debe prever una acción concertada con las administraciones y organismos responsables de gestionarlas. Asumir el reto de la resiliencia, también **ante el cambio climático, pasa por constatar que, si no actuamos de forma decidida para reducir la contaminación, en el futuro no hablaremos de cómo debe crecer el aeropuerto, sino de si podremos disponer o no de esta infraestructura a nivel del mar.**

Los cálculos varían enormemente según la metodología aplicada. **Si consideramos los criterios de la Agencia Europea de Medio Ambiente y contabilizamos los litros de combustible suministrados en el Puerto y el Aeropuerto, las emisiones de ambas infraestructuras serían de 5,9 millones de toneladas de CO₂. En cambio, si nos ceñimos estrictamente a las cifras de operaciones de ambas infraestructuras las emisiones de CO₂ de la actividad vinculada al Aeropuerto son de 529.156 t CO₂ (2018), las de la actividad vinculada al Puerto son de 373.499 t CO₂ (2018) y las de la actividad en la ciudad del Prat son 285.869 t CO₂.**

El Prat es la ciudad donde se ubica la principal infraestructura ambiental del área metropolitana. **Los espacios naturales protegidos del delta del Llobregat representan un espacio no sólo singular desde el punto de vista de su biodiversidad, sino que, además, junto con el Parque Agrario, suministran una serie de servicios ecosistémicos fundamentales en un territorio urbano como el área metropolitana.** Por eso los consideramos la **principal infraestructura verde del Área Metropolitana de Barcelona.**

Unos espacios protegidos que necesitan conectarse entre ellos, particularmente a través del litoral. Un Parque Agrario que necesita una nueva estrategia para garantizar y suministrar producto de proximidad al conjunto del área metropolitana.

En este contexto, cuando se plantea la ampliación de la tercera pista del Aeropuerto del Prat hay que recordar que afecta zonas de alto valor ambiental y especialmente protegidas, que supondrá un notable incremento de los vuelos y, por tanto, de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la contaminación atmosférica en un área metropolitana ya afectada por episodios regulares de mala calidad del aire.

4. Requerimientos para justificar una nueva propuesta de ampliación del aeropuerto.

4.1. Necesidad de una consulta previa a la Comisión Europea

El ámbito sobre el que se proyecta la ampliación de la tercera pista (07R/25L) no sólo forma parte de la Red Natura 2000 del Delta del Llobregat, sino que también fue declarado Zona de Especial Conservación según la Directiva Hábitats (92/43/CEE).

La ejecución de proyectos en áreas integrantes de la Red Natura 2000, entre las cuales se encuentra la zona ZEPA que nos ocupa, requiere la observancia de lo dispuesto en la Directiva de Hábitats.

Tal como se recoge en el informe de evaluación procedimental encargado a “Tornos Abogados” por el Ayuntamiento del Prat (*Anexo VI*), **el proyecto de ampliación afecta la integridad ambiental de la zona de manera que, en principio, dicho proyecto no puede ejecutarse.**

Así, el artículo 6 apartado 3 de la mencionada Directiva establece:

“3. Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4, las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.”

No obstante, como ocurrió en la ampliación vigente del aeropuerto recogida en la DIA de 2002, las autoridades estatales pueden oponer razones imperiosas de interés público para proseguir con el proyecto. Lo dispone el apartado cuarto del mencionado artículo como sigue:

“4. Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho Estado miembro informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado. En caso de que el lugar considerado albergue un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritarios, únicamente se podrán alegar consideraciones relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, o bien, previa consulta a la Comisión, otras razones imperiosas de interés público de primer orden.”

Los apartados 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva de Hábitats que se acaban de exponer quedan recogidos en el ordenamiento jurídico interno. Concretamente, corresponde al artículo 46 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, bajo la rúbrica “*Medidas de conservación de la Red Natura 2000*”. Concretamente, el artículo 6.3 de la Directiva de Hábitats, corresponde al artículo 46.4 de la Ley 42/2007 y el artículo 6.4 de la Directiva corresponde a los artículos 46.5 y 46.6 de la Ley.

Las mismas consideraciones serán las únicas a alegar, en ausencia de otras alternativas, en “*la realización o ejecución de cualquier plan, programa o proyecto que pueda afectar de forma apreciable a especies incluidas en los anexos II o IV que hayan sido catalogadas, en el ámbito estatal o autonómico, como en peligro de extinción*” tal como indica el punto 7 de esta misma ley estatal. La justificación del plan, programa o proyecto y la adopción de las correspondientes medidas compensatorias se llevará a cabo conforme a lo previsto en el apartado 5 de la ley, salvo por lo que se refiere a la remisión de las medidas compensatorias a la Comisión Europea.

En lo que se refiere a lo que “puede afectar”, es útil la nota de la Comisión Europea publicada en el DOUE de 25 de enero de 2019 en la que se recuerda que la expresión no hace referencia a la existencia de certezas, sino simplemente de posibilidades que esto suceda. En consecuencia la evaluación no es descartable por el simple hecho de que no haya certezas sobre si los efectos apreciables se producirán o no.

Por tanto, la decisión de ejecutar un plan o proyecto debe ajustarse a los requisitos y condiciones del mencionado artículo 6, apartado 4. En concreto, debe documentarse lo siguiente:

- La alternativa presentada para su autorización es la menos perjudicial para los hábitats, las especies y la integridad del espacio o los espacios Natura 2000, independientemente de las consideraciones económicas, y **no existe ninguna otra alternativa viable** que no perjudique la integridad del espacio o espacios.
- **Hay razones imperiosas de interés público** de primer orden, incluidas razones de índole social o económica.
- **Se toman las medidas compensatorias necesarias** para garantizar la protección de la coherencia global de Natura 2000.

En este sentido, debe enfatizarse que, de acuerdo con el criterio de la Comisión Europea, las medidas compensatorias son medidas específicas para un plan o proyecto, adicionales a las obligaciones normales que se deriven de la Directiva sobre los Hábitats y la Directiva sobre Aves. El objetivo de estas medidas es contrarrestar precisamente los efectos negativos de un plan o proyecto para las especies o los hábitats afectados. **Por lo tanto, las medidas compensatorias son consideradas “último recurso” y deben de utilizarse únicamente cuando se hayan agotado las otras medidas de protección previstas en la Directiva.** Y cuando se haya decidido, a pesar de todo, considerar un plan o proyecto que tenga efectos negativos para la integridad de un espacio Natura 2000, o cuando no pueda excluirse la posibilidad de que se produzcan dichos efectos.

La información sobre las medidas compensatorias debe permitir a la Comisión evaluar el modo en el cual se contrarrestan los efectos perjudiciales, de tal manera que los elementos de integridad que contribuyen a la coherencia global de la red Natura 2000 se mantengan a largo plazo.

Así pues, con carácter previo a cualquier actuación de ampliación del Aeropuerto, **las autoridades del Estado deberán someterse a los trámites de consulta previa establecidos en la normativa comunitaria**, con tal de establecer si esta ampliación se encuentra bien motivada y fundamentada y salvaguarda los intereses ambientales.

Se deberán, pues, exponer los motivos y las razones imperiosas de interés público que justifiquen dicha ampliación, así como las medidas preventivas y correctoras a adoptar, así como las compensatorias con tal de mitigar los efectos sobre el territorio. **Y más, como hemos dicho, teniendo en cuenta que la Comisión Europea ha dejado patentes en su reciente carta de emplazamiento (Anexo IV) los incumplimientos de las medidas compensatorias relativas a la anterior ampliación del Aeropuerto.**

Así mismo, la Comisión Europea considera que la viabilidad y la eficacia de las medidas compensatorias son fundamentales para la aplicación del artículo 6, apartado 4, de la Directiva sobre los Hábitats en consonancia con el principio de cautela y las buenas prácticas.

Queda patente pues, la estrecha relación entre los preceptos reguladores de la materia con los principios comunitarios de cautela y prevención, hecho que justifica aún más la necesidad de poner en conocimiento de la Comisión Europea cualquier tramitación situada en el emplazamiento de referencia, y más teniendo en cuenta, insistimos, los incumplimientos detectados por la propia Comisión Europea en relación con anteriores tramitaciones.

Tal como se recoge en el informe mencionado (Anexo VII), **en este sentido, es importante remarcar que dicha consulta previa a la Comisión pasa a ser un requisito procedimental necesario**, aunque no esté expresamente establecido, y debe realizarse en el momento de inicio de dicha tramitación, y no una vez aprobado el plan o proyecto que se pretenda, atendiendo a que nos encontramos ante una causa abierta por parte de la Comisión Europea a raíz de los incumplimientos expuestos anteriormente.

En conclusión, el supuesto que nos ocupa, la afectación del Plan objeto de evaluación, al afectar a hábitats prioritarios, lleva inevitablemente una evaluación negativa, lo que abre la puerta a utilizar la vía excepcional del artículo 6, apartado 4 de la Directiva de hábitats y del artículo 46, apartado 5 y 6, de la Ley 42/2007 en la que deben concurrir los tres requisitos ya explicitados: Falta de soluciones alternativas viables, razones imperiosas de interés público de primer orden y medidas compensatorias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000.

Al tratarse de una vía excepcional, la jurisprudencia comunitaria exige que las tres condiciones se cumplan de forma estricta. En todos los casos, la prueba de acreditar las tres condiciones corresponde al promotor que quiera recurrir a la excepción (Anexo VII).

4.2. Existencia de alternativas viables

En el documento “Encaje ambiental del Aeropuerto de Barcelona -El Prat Josep Tarradellas” (Barcelona Regional, 2021 Anexo VIII) se definen hasta cinco posibles alternativas para la ampliación del Aeropuerto. La opción más discutida es justamente la escogida por AENA, consistente en el alargamiento de la tercera pista en 500 metros hacia el este, ocupando la laguna de la Ricarda.

A este documento se le suman otros tres dictámenes. El primero de ellos, elaborado por Jorge Sáenz, controlador aéreo, que acredita la capacidad del aeropuerto del Prat para poder operar un mayor número de vuelos e incrementar el número de pasajeros sin tener necesidad de ampliar el campo de vuelo (*Anexo IX*). El segundo, realizado por ARC (*Anexo X*) que acredita a su vez diferentes escenarios de evolución del tráfico aéreo con un relativo estancamiento de los vuelos intercontinentales así como una evolución del tipo de aeronaves que harán innecesaria la ampliación de la pista. El tercero (*Anexo XI*) realizado por la Plataforma por el Transporte Público -PTP- con un estudio detallado de la mejora en la conexión ferroviaria que permitiría el desarrollo de un sistema aeroportuario catalán, con un crecimiento de los vuelos vinculados al turismo y al *low cost* en los aeropuertos de Reus y Girona, más allá del desarrollo de la estrategia que permitiese la transferencia de pasajeros del avión al ferrocarril.

4.2.1. Alternativas propuestas

El documento de la Plataforma por el Transporte Público (*Anexo XII*) recoge las alternativas siguientes:

- **Alternativa A1.** Modelo de optimización de pistas: de pistas segregadas a pistas independientes. Se trata de cambiar la configuración de las pistas sin necesidad de ninguna obra civil. La pista principal (07L-25R) y la pista paralela (07R-25L), funcionarían de forma independiente, lo que significa que cada pista podría operar aterrizajes y despegues por separado. Esta solución no requeriría ampliación alguna del aeropuerto, pudiendo llegar a las 90 operaciones/hora. Esta opción tendría un fuerte impacto sobre los municipios de Gavà y Castelldefels, especialmente en el barrio de Gavà Mar (4.000 habitantes) en materia de ruido, pero no tendría una mayor afectación sobre los espacios protegidos, aunque sí sobre la calidad del aire y los compromisos climáticos de las diferentes administraciones. No es la propuesta que consideramos más oportuna por su impacto acústico, existiendo alternativas como después se explican.
- **Alternativa A2:** Ampliación de la tercera pista 500 m (este) sobre la laguna de la Ricarda. Actualmente es la alternativa que plantea AENA, principalmente porque posibilita los aterrizajes de aviones de gran tamaño en las dos pistas y por los bajos costes económicos que se estiman. Supone alargar la tercera pista 500 m hacia el Este, lo que significaría una afectación irreversible a la laguna de la Ricarda, espacio protegido del Delta del Llobregat y Red Natura 2000 con un alto valor ecológico.
- **Alternativa A3:** Cuarta y/o quinta pista sobre el mar. Actualmente, la construcción de una cuarta o incluso de una quinta pista sobre el mar no se plantea entre las alternativas más factibles, ya que supone una inversión económica muy elevada para un aumento de capacidad poco significativo. Además, supondría un fuerte impacto ambiental sobre el litoral, los hábitats y la pérdida de la playa del Prat para uso público. La principal ventaja de esta propuesta sería una menor afectación sobre la calidad acústica de las poblaciones, ya que las operaciones de despegue y aterrizajes estarían más alejadas.
- **Alternativa 4:** Sistema aeroportuario Barcelona-Girona-Reus: La propuesta de un sistema aeroportuario Barcelona-Girona-Reus se basa en un aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias y en la conexión en alta velocidad entre las tres

ciudades y los tres aeropuertos. Se propone modular el tráfico aéreo en función del territorio, con una integración con los trenes de alta velocidad. Actualmente la conexión Girona-Barcelona tarda 38 minutos, comparable a otras ciudades como París o Londres con varios aeropuertos.

Como alternativa a la prolongación de las pistas, muy problemática por motivos ambientales, es posible la gestión coordinada de los tres aeropuertos catalanes litorales (en la que Girona y Reus asumirían la mayoría de los vuelos low cost que actualmente operan en El Prat) y la sustitución de algunos vuelos de radio corto y medio por alternativas ferroviarias. Se trata de una estrategia que no condiciona el desarrollo de la función de hub del aeropuerto de Barcelona-El Prat, que se plantea en unos términos mucho más coherentes con los compromisos y las normativas ambientales, y que se enmarca en la creciente tendencia social y política de reordenamiento de las relaciones aéreas de corto recorrido.

El informe del *Anexo XI* analiza en primer lugar las características de un servicio ferroviario de alta capacidad para la conexión de los tres aeropuertos litorales catalanes con las áreas más pobladas del territorio. **La solución propuesta consiste en la construcción de dos estaciones en las inmediaciones de los aeropuertos de Girona y Reus, y la puesta en servicio de la estación de alta velocidad del Prat.** Sobre esta infraestructura, se propone el establecimiento de un servicio de alta velocidad regional (tipo Avant) que integraría las actuales circulaciones Avant de Figueres y Lleida, y los Intercity Barcelona - València.

Entre las estaciones ferroviarias de los aeropuertos de Girona o Reus y las de Sants y la Sagrera, el tiempo de recorrido sería de 40 a 45 minutos. Con una frecuencia de 30 minutos, el tiempo total de desplazamiento sería de 75 minutos, incluyendo el traslado terminal-estación, el tiempo medio de espera y el tiempo de recorrido.

El informe señala también la necesidad de establecer tasas aéreas diferenciadas entre aeropuertos, títulos de transporte ferroviario con tarifa favorable, flexible y con adquisición simultánea con el billete de avión, y la disponibilidad de puntos de facturación en las estaciones de partida / llegada finales.

El coste de las inversiones a realizar es de 236 Millones de euros, que deberán sumarse al coste de los trenes necesarios a cargo del operador (18 millones por unidad siendo necesarios un total de 12).

Conexiones ferroviarias de radio medio. A su vez, el informe analiza la posibilidad de enlazar ferroviariamente una serie de ciudades que se encuentran dentro del rango de distancias entre 300/750 km, con un límite de 4 horas de tiempo de viaje. Se considera la situación actual y las previsiones de mejora de tiempo que se consiguen en base a las actuaciones ferroviarias previstas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

- **Corredor central:** Zaragoza y Madrid están por debajo del margen de tiempo de viaje establecido, y disponen de un elevado número de circulaciones.

- **Corredor del Mediterráneo:** Castelló y València se sitúan dentro del margen de tiempo de viaje establecido. Alacant/Alicante también cumplirá los requisitos con la entrada en servicio de la línea de alta velocidad que le une con Valencia. A más largo plazo, Elx/Elche y Murcia quedarán justo por debajo de las cuatro horas cuando el tramo Alacant/Alicante - Murcia entre íntegramente en servicio.
- **Eje Ebro / Norte:** Actualmente sólo Logroño y Pamplona se encuentran a menos de cuatro horas de Barcelona.

El acceso desde Zaragoza hacia Pamplona en velocidad alta está siendo impulsado activamente por la Comunidad Foral de Navarra, con diferentes tramos ejecutados y otros en obras. Por su parte, la “Y” vasca está en avanzado estado de construcción, y sólo el enlace entre Pamplona y la “Y” vasca está en estudio.

La puesta en servicio de todas estas infraestructuras situarán Vitoria, Bilbao y San Sebastián por debajo de la barrera de las cuatro horas.

- **Conexión con el sur de Francia:** Se trata con un corredor con buenos tiempos de recorrido. Toulouse se podría añadir en caso de restablecimiento de la conexión directa. La conexión Barcelona - Marsella, quedaría en 4:05 en la hipótesis de construcción de la línea TGV entre Montpellier y Perpinyà.

El informe describe también la conexión ferroviaria de largo alcance, en línea con la actual tendencia europea de recuperación de los trenes nocturnos para recorridos de más largo alcance (entre 800 y 1.800 km, tiempo de recorrido entre 8 y 14 horas), impulsada por la aún minoritaria pero creciente conciencia ambiental. Se identifican un total de 9 corredores susceptibles de ser operados bajo esta fórmula, que permitirán conectar un total de 40 ciudades europeas con Barcelona

- **Alternativa A5: Mantener el área actual con mejoras infraestructurales y operacionales con sustitución de vuelos de corto alcance y mejora de la aplicación de procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados.**

En un contexto de cambio climático y cuestionamiento del crecimiento ilimitado, hay que incluir en el análisis las limitaciones físicas del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Este posicionamiento no debe significar una limitación, o una pérdida competitiva, sino una premisa inicial, a partir de la cual se basaría un nuevo plan estratégico, con un nuevo consenso territorial. El reto estaría en seleccionar el tráfico aéreo de mayor valor añadido para el territorio, y a su vez una mejor operativa de las pistas.

Esta **alternativa está acreditada por el Dictamen de Jorge Sáenz (Anexo IX) controlador aéreo, donde se defienden las mejoras en los sistemas de operación en el aeropuerto del Prat, permitiéndole un incremento de vuelos sin necesidad de ampliación del campo de vuelo.**

El Aeropuerto de Barcelona dispone actualmente de 3 pistas. Dos pistas paralelas 07/25 L/R de 3.350 y 07/25 R/L de 2.660 metros de longitud y una pista cruzada 02/20 que se utiliza en horario nocturno. Las pistas paralelas se usan en horario diurno, utilizándose la pista larga para aterrizajes y la corta para despegues. (https://ext.eurocontrol.int/airport_corner_public/LEBL)

Esta configuración de pistas, implantada por motivos de minimización del ruido y contaminación química para la población que habita en el entorno aeroportuario hace que, en ocasiones, los aviones pesados (de largo recorrido o intercontinentales) no puedan despegar por la pista corta debido a su peso, necesitando hacerlo por la pista larga que se usa para aterrizajes.

La capacidad declarada actual del Aeropuerto de Barcelona-El Prat es de 78 operaciones/hora (38 aterrizajes+40 despegues). Si contabilizamos sólo el horario diurno serían 1.248 operaciones máximas en horario diurno. Si sumamos las 48 operaciones hora de horario nocturno se podría llegar a las 1.632 operaciones/día.

1.248 operaciones máximas en horario diurno x 365 días/año = **455.520** operaciones máximas diurnas al año. Sobre este máximo de 455.520 operaciones diurnas/año, las 344.563 operaciones que hubo en el año 2.019 (incluidas aquellas que se produjeron en horario nocturno) suponen un **75,64 %**.

Existen planes para incrementar la capacidad de pistas desde las actuales 78 operaciones/hora hasta 90 operaciones/hora. 90 operaciones máximas/hora x 16 horas x 365 días = **525.600** operaciones máximas diurnas al año. Sobre este máximo de 525.600 operaciones diurnas/año, las 344.563 operaciones que hubo en el año 2.019 (incluidas aquellas que se produjeron en horario nocturno) suponen un **65,56 %**.

Así pues, **el Aeropuerto de Prat- Barcelona dispone de entre un 25% y un 35% de capacidad de pistas disponible y no utilizada.** Estos datos permiten afirmar que **las pistas del Aeropuerto de Barcelona-El Prat están aún lejos de su saturación**, en especial si se le compara con otros *hubs* europeos como Heathrow, Paris CDG, Schipol o Frankfurt.

A su vez, el argumento de necesidad de ampliación para permitir la entrada de vuelos intercontinentales choca con la realidad de los datos. De las 344.563 operaciones que hubo en el año 2.019, se estima que unas 10.337 corresponden a tráficos pesados o intercontinentales susceptibles de necesitar el despegue por la pista larga en vez de por la corta que es la preferente. Sin embargo, la mayoría de aviones pesados son capaces de despegar por la pista corta, especialmente en primavera e invierno, momento de mayor uso del aeropuerto.

Los datos reales del año 2.019 facilitados por el Aeropuerto del Prat-Barcelona revelan que **sólo 2.334 aeronaves pesadas necesitaron despegar finalmente por la pista larga en 2019 (media de 6,4 diarias), lo que supone un 0,68 % sobre el total de operaciones anuales.**

Con estos datos podemos concluir que:

- Dada la capacidad que el aeropuerto tiene aún disponible y no utilizada (25-35%), **AENA no puede hablar de pérdida de capacidad derivada de la utilización de la pista larga 07L/25R por parte de las aeronaves pesadas que no pueden utilizar la pista corta 07R/25L preferente para despegar.**

- **El número de aeronaves pesadas que precisan la pista larga 07L/25R para despegar es insignificante (0,68% del total de operaciones del Aeropuerto de Barcelona en 2.019).**
- **El 78% de las aeronaves pesadas pueden despegar por la pista corta** sin mayores problemas. Solamente 1 de cada 5 necesitan hacerlo por la pista larga.
- Como viene sucediendo desde hace años, las futuras mejoras tecnológicas en las aeronaves (motorización, diseño de alas, etc) harán que cada vez sea menor la distancia necesaria para el despegue de aeronaves pesadas, por lo que es altamente probable que el porcentaje de aeronaves pesadas que precisen de la pista larga para despegar se vaya reduciendo paulatinamente a medio plazo.

El hecho de que no haya más vuelos intercontinentales a/desde Barcelona no radica en la longitud de sus pistas, ya que al menos una de ellas permite la operación de este tipo de aeronaves y no hay riesgo de saturación a medio plazo, sino en otros factores, como son **la demanda y el hecho de no tener una gran aerolínea con base principal en la ciudad.**

Es previsible que la mejora de la tecnología permita continuar con la progresiva disminución de la distancia de despegue necesaria para este tipo de vuelos. Cuando se inauguró la tercera pista en 2004, prácticamente todos los vuelos intercontinentales utilizaban la pista larga. Hoy en día, hasta el Airbus 380 de 600 pasajeros despegan en Barcelona la mayoría de las veces por la pista corta.

De hecho, no se puede demandar alargar una pista con un efecto ambiental sobre el territorio cuando dentro de 10 años ningún vuelo intercontinental necesitara tanta distancia para despegar.

A estos argumentos se le añade sobre todo el margen de mejora en la operativa de las pistas. El vigente modo de operación segregado (semi-mixtas) tiene limitada su capacidad a 78 operaciones/hora, pero con la **aplicación de procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados** (RECAT EU, reducción de mínimas de separación en aproximación, TBS, etc) se pueden acercar a las 90 operaciones/hora previstas. El ejemplo práctico más claro es Londres-Heathrow, que usa sus pistas en modo segregado y declara 90 operaciones/hora.

El modo de operación independiente (mixtas) permite en teoría alcanzar las 90 operaciones/hora, si bien existen aeropuertos con este modo de operación independiente como Roma-Fiumicino, Oslo o Helsinki que declaran un máximo de 80 operaciones/hora.

Así las cosas, existe una opción, la alternativa 1, con operativa de pistas independientes, que permitiría al aeropuerto de Barcelona-El Prat poder crecer en el número de vuelos sin afectación a la red Natura 2000. Entendemos que ésta no es la solución ya que la protección del medio ambiente se produciría con menoscabo al impacto acústico, especialmente en el área de Gavà Mar.

En caso de descartarse esta opción, como así entendemos que debe ser, es evidente que **una combinación de la alternativa 4 y 5 hacen innecesaria la ampliación del aeropuerto, del campo de vuelo, y la afectación a Red Natura 2000. Una mejora en la aplicación de procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados, sumado a una política de “slots” que**

permitiese desplazar vuelos hacia los momentos valle, sumado a la mejora de las conexiones ferroviarias con los aeropuertos de Reus y Girona, así como un paulatino desplazamiento de transporte aéreo al ferroviario acreditan la existencia de alternativas a la ampliación del campo de vuelo con afectación a la Red Natura 2000.

Podemos afirmar que si existen alternativas, se imposibilita la utilización de la vía excepcional analizada (artículos 46.5 y 6 de la Ley 42/2007; artículo 6.4 de la Directiva Hábitats) para aprobar cualquier medida que plantee afectar a Red Natura 2000.

4.3. Invocación de razones imperiosas de interés público prioritario

La propuesta de nueva ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat presentado por AENA supone una afectación negativa directa de los espacios Red Natura 2000 Delta del Llobregat aunque acredita la defensa del interés público prioritario, tal como se hizo en la última ampliación del aeropuerto hace ahora 20 años.

En primer lugar es importante tener en cuenta que no correspondería valorar las razones imperiosas de interés público esgrimidas por el promotor del proyecto a la vista que existen soluciones alternativas, tal como se ha expuesto en el punto 4.2.

De todas maneras, **a la hora de analizar las razones imperiosas de interés público de primer orden se debe tener en cuenta que en el caso que nos ocupa, dado que la Ricarda alberga hábitats de interés prioritario como son las lagunas litorales y los pinares sobre dunas, estas razones deberán ser consultadas con carácter previo a la Comisión Europea según el artículo 6, apartado 4 de la Directiva de Hábitats y del artículo 46, apartado 5 y 6, de la Ley 42/2007.**

La Directiva no precisa cuáles son los intereses considerados de interés público de primer orden, de índole social o económica, pero la jurisprudencia comunitaria los ha ido precisando (C-182/10 y C-43/10) (*Anexo VII*).

Como se ha comentado en el punto 3.1, según la nota de la Comisión Europea publicada en el DOUE de 25 de enero de 2019 para que concurran las razones de interés público de primer orden se deben dar una serie de condiciones. Concretando éstas según el caso de propuesta de la ampliación aeroportuaria:

- Debe haber una razón imperiosa para ejecutar el plan o proyecto.
- El interés público debe ser de primer orden: por lo tanto, queda claro que no basta cualquier tipo de interés público de índole social o económica, sobre todo si se compara con el peso específico de los intereses protegidos por la Directiva.
- En este contexto, resulta razonable pensar también que el interés público sólo puede ser de primer orden si se trata de un interés a largo plazo. No parece que los intereses económicos a corto plazo u otros intereses que sólo pueden producir beneficios a corto plazo para la sociedad sean suficientes para considerar que pesan más que los intereses de conservación a largo plazo protegidos por la Directiva Hábitats.

En el caso que nos ocupa concurre el primero de los conceptos jurídicos indeterminados, al tratarse del segundo aeropuerto de interés general del Estado. En cambio, podría ser más discutible la concurrencia de los otros dos. El segundo exigiría comparar el beneficio obtenido en relación con los intereses protegidos en la Ricarda. Y, finalmente, la tercera condición, en el actual contexto de emergencia climática y transición energética, seguramente requeriría una mayor reflexión a medio y largo plazo, justificando que el interés en juego -la ampliación de la capacidad de tráfico aéreo del Prat- se puede mantener a largo plazo. Lo que es importante señalar, como afirma la jurisprudencia de nuestros Tribunales y del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, es que la concurrencia o no de estos requisitos, en el caso concreto, excluyen cualquier discrecionalidad de la autoridad administrativa que aprueba el Plan existiendo una única solución justa (o concurre una razón imperiosa para ejecutar el Plan o no concurre, o el interés público es de primer orden o no lo es).

Podemos acreditar, como se ha expuesto en el punto 3.2 de este documento, que a la hora de evaluar el interés público, dicho principio ha de incorporar ineludiblemente el escenario de emergencia climática. Es la nota de la Comisión Europea al Estado español la que nos permite afirmar que en este caso el interés público no se acredita, ya que el interés público a largo plazo se debe orientar a los objetivos de reducción de emisiones recogidos en el marco normativo tanto europeo como estatal.

4.4. Imposibilidad de compensar adecuadamente los impactos previsibles para conservar la coherencia de la Red Natura 2000

La propuesta de ampliación aeroportuaria presentada por AENA incluye, como se ha dicho, el alargamiento de la cabecera este de la tercera pista (25L) en 500 m (*ver Anexo III*). Esta propuesta genera un impacto severo sobre el espacio incluido en la red Natura 2000 que incluye la ocupación de 47 ha y la afeción a dos hábitats de conservación prioritaria (pinos sobre dunas litorales y lagunas costeras mediterráneas). De hecho, la propuesta implica la destrucción de la casi totalidad de la laguna de la Ricarda, de una parte significativa de sus pinos y de parte de los humedales que la rodean y apuesta por la compensación de este impacto con la recreación de una laguna en dos lugares alternativos (*ver Anexo III*) que el proyecto presentado por AENA presupone como equivalentes al original a pesar de su lejanía con la línea de la costa.

La Ricarda es un humedal mediterráneo costero con un buen estado de conservación de sus ecosistemas, considerado uno de los puntos de mayor biodiversidad del delta del Llobregat.

Tal y como se recoge en el dictamen “La Ricarda: un ecosistema único e imprescindible para el funcionamiento ecológico del delta del Llobregat” coordinado por Narcís Prat y Joan Pino (*Anexo XII*) la **biodiversidad de esta zona se debe a la gran heterogeneidad ambiental**, generada por la combinación de varios factores como la cantidad y calidad del agua que entra en el ecosistema, la comunicación con el mar, la microtopografía y los gradientes de inundación y salinidad. Todos ellos, elementos que **van asociados al origen de la laguna, una antigua desembocadura del río Llobregat.**

La distribución de las comunidades naturales no es aleatoria, sino que, como se ha dicho, es resultado de la presencia de fuertes gradientes ambientales como la textura del sustrato, el régimen de inundaciones y la salinidad que favorecen su presencia. Concretamente, estos gradientes ambientales se localizan en puntos muy concretos del Delta, tratándose de paleocanales fluviales correspondientes a antiguas desembocaduras del río Llobregat, situados en la zona de contacto con el mar y con el cordón de dunas litoral. Por tanto, como concluye el trabajo antes mencionado (*Anexo XII*) **resulta imposible reconstruir un ecosistema como la Ricarda en otra zona del interior del delta de Llobregat debido a la imposibilidad de recrear estos gradientes de condiciones ambientales responsables de la diversidad de hábitats, que dependen de la conexión del ecosistema con el mar y de dinámicas hidrológicas complejas. El nuevo humedal compensatorio nunca podrá tener los valores y funcionalidad de la Ricarda.**

Es la funcionalidad del ecosistema en su conjunto el que permite la existencia de especies singulares. Querer “trasladar” estas especies o hábitats a otro lugar es sumamente arriesgado; **la pérdida del ecosistema pone en peligro la subsistencia de estas especies y además no se puede asegurar el éxito en este traslado.**

4.4.1. Valores ecológicos de la laguna de la Ricarda (*Anexo XII*)

Tal y como se recoge en el dictamen coordinado por Narcís Prat y Joan Pino **la laguna de la Ricarda es una antigua desembocadura del río Llobregat** que se formó aproximadamente a principios del siglo XVIII cuando el río Llobregat la abandonó y se trasladó más hacia el norte. Actualmente, como consecuencia del crecimiento urbanístico del Delta, la laguna de la Ricarda ha quedado confinada entre el mar, la ciudad de El Prat de Llobregat, el Aeropuerto y el río.

La hidromorfología e hidrodinamismo de la laguna de la Ricarda son muy valiosos, pues ésta se mantiene como una zona de transición entre los sistemas de agua dulce y el mar. La laguna puede pasar por fases hidrológicas muy diferentes (desde épocas de estancamiento y dominancia de agua dulce hasta épocas de invasión de agua de mar y fuerte oxigenación de la columna de agua), promoviendo la coexistencia de especies propias de agua dulce, especies marinas y especies salobres. A pesar que la geomorfología de la laguna se ha mantenido relativamente intacta su hidrología se ha visto comprometida por varios motivos, entre ellos, la reducción de los flujos de agua que alimentaban la laguna como consecuencia particularmente de la ampliación vigente del Aeropuerto (ver punto 2.1.2 de este documento).

La Ricarda se caracteriza por un estado de conservación excepcionalmente bueno de sus hábitats terrestres asociados a la laguna. Según los estudios disponibles, la Ricarda mantiene el menor grado de alteración y por consiguiente, el mejor estado de conservación entre los sistemas naturales del Delta.

Por otro lado, **la estabilidad de los hábitats** es otro de los elementos relacionados con la conservación de la biodiversidad y la provisión de servicios ecosistémicos. El sector de **la Ricarda**, como destaca el *Anexo XII* de este documento, resulta ser **una de las zonas más estables (con hábitats que no habían cambiado al menos desde 1956).**

Buena conservación y estabilidad contribuyen a hacer de la Ricarda uno de los hot spot de biodiversidad más importantes del Delta, en especial para los hábitats dunares y salinos.

Por lo que respecta a las **comunidades vegetales de mayor interés destacan los pinares sobre dunas y los juncales con espartina.**

Los pinares sobre dunas conforman un hábitat de interés comunitario prioritario según la Directiva Hábitats 92/43/CEE (Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster*, 2770). Los pinares del delta del Llobregat, además de encontrarse entre los más extensos de Cataluña, acogen una diversidad especialmente elevada de orquídeas dando lugar a una comunidad vegetal singular. No obstante, actualmente, se encuentran alterados y fragmentados por la presión en el paisaje, sólo aproximadamente la mitad de la superficie total (unas 300 ha) mantiene un estado relativamente natural, encontrándose las muestras mejor conservadas en la Ricarda.

En cuanto a los juncales con espartina, hay que remarcar que los pastizales dominados por la gramínea *Spartina versicolor* y a menudo juncos como *Juncus maritimus*, *J. acutus* o *J. subulatus* conforman también un hábitat de interés comunitario de la Directiva Hábitats 92/43/CEE (Pastizales de espartina, 1320). Es importante considerar que el delta del Llobregat es una de las escasas zonas de la Península Ibérica con una presencia significativa de este hábitat, localizándose el 85% de su superficie en las marismas que rodean la Ricarda. Cabe destacar que su presencia en esta zona está relacionada con los gradientes en salinidad y de sustrato así como con la persistencia de intercambios de agua entre la laguna y el mar.

Por lo que respecta a las especies de elevado interés destacan tres casos. El coleóptero considerado como especie en peligro de extinción y especie estrictamente protegida, ***Cicindella germanica catalaunica***, ligado a las marismas salobres y que en Cataluña sólo se ha detectado en las marismas salobres de la Ricarda, y en las lagunas de Seròs en Lleida. Otro coleóptero también en peligro de extinción en Cataluña y considerado especie a proteger, ***Iberodorcadion suturale***, presente en la finca de la Ricarda donde se encontró una importante población. Finalmente, ***Kosteletzkya pentacarpa***, una malvácea que coloniza las marismas más o menos salobres de las riberas de los mares Mediterráneo, Negro y Caspio. Catalogada como vulnerable en Europa y en Cataluña e incluida en la Directiva de Hábitats (92/43/CEE), el Convenio de Berna (1979), el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011) y el Catálogo de flora amenazada de Cataluña (Decreto 172/2008). En España, se encuentra únicamente en las marismas de la laguna de la Ricarda, en el delta del Ebro y en la Albufera de Valencia. Las poblaciones de la Ricarda se mantienen en buen estado probablemente debido a la conservación de su hábitat y de los procesos hidrológicos asociados a los juncales y carrizales que coloniza (descargas de agua dulce y entradas de agua de mar).

Según el Banco de Datos de Biodiversidad Catalana, la Ricarda tiene una enorme biodiversidad potencial, con un total de 541 especies catalogadas para el período 1940-2019.

Destaca la presencia numerosos invertebrados acuáticos como el crustáceo *Mesopodopsis slabberi* y el poliqueto *Hedistes diversicolor*, que no se encuentran en otras lagunas de aguas más dulces.

Finalmente, destacar que si las aportaciones de agua a la laguna se recuperaran y se produjera de nuevo la apertura regular de la barra de arena que la separa del mar, la laguna podría recuperar su potencial piscícola, por ejemplo para especies como *Anguilla anguilla*. Ésto sólo es posible en la Ricarda, ya que **es la única laguna del Delta donde la conexión con el mar es factible y donde la calidad de hábitat y del agua son suficientes para mantener poblaciones estables de diversas especies de peces. Además, la conexión con el mar es un factor clave**

para la dispersión de larvas de macroinvertebrados y peces, así como para el desarrollo de fauna propia de ambientes salobres como crustáceos y poliquetos.

En el caso de las aves presentes, muchas especies son consideradas “de interés especial” en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, además forman parte del Libro Rojo de las aves de España y están incluidas en los Anexos de la Directiva sobre Aves (2009/147/CE).

4.4.2. Impacto de la futura ampliación aeroportuaria sobre el papel de la Ricarda en el funcionamiento ecológico del Delta.

Tal y como se recoge en el dictamen coordinado por Narcís Prat y Joan Pino (*Anexo XII*), recrear la compleja funcionalidad ecológica de la laguna de la Ricarda para compensar su pérdida como plantea el proyecto de AENA (*Anexo III*) es una tarea con muchas dificultades y debemos recordar fracasos anteriores, como es el caso de la laguna de Cal Tet, creada en 2003 como medida de compensación por la pérdida de hábitats naturales asociada al desvío del río Llobregat. Es una laguna que hoy en día no cumple con las funcionalidades ecológicas que cabría esperar. Su mal diseño, sin conexión al mar y con insuficientes entradas de agua son los factores que seguramente propiciaron su declive. Por tanto, **Cal Tet debería servir como advertencia y hay que considerar que la destrucción de la Ricarda no se podría compensar automáticamente por la creación de otros humedales desconectados del mar y cuya sucesión ecológica apunta hacia el desarrollo de sistemas eutróficos desprovistos de biodiversidad asociada.**

Las lagunas costeras son sistemas de alta complejidad, con amplias interacciones en el espacio y el tiempo de variables climáticas, hidrológicas, geomorfológicas y biológicas. Tantos elementos interconectados entre ellos añaden mucha complejidad al sistema, por lo que, destruir la Ricarda provocaría de entrada un declive del funcionamiento del Delta sin garantías de que pudiera ser compensado posteriormente. **Para comprender bien la evolución hidrológica de la laguna faltan muchos datos de los que actualmente no se dispone. Se necesitan estudios continuados** para poder tener una buena idea de cómo funciona la laguna y el acuífero. **Es imposible sin estos datos proponer una destrucción de la actual laguna y pensar que se puede reproducir automáticamente este ecosistema en otro lugar del Delta.**

En los balances hídricos de la Ricarda aportados (*Anexos II y XII*) destaca la necesidad que la laguna se conecte con el mar para producir un intercambio de agua que permita aliviar la eutrofia del sistema y producir cambios de conductividad que son clave para mantener las diferentes formaciones vegetales presentes. En los últimos años, mediante las aportaciones de agua efectuadas por AENA en cumplimiento de la DIA del 2002 se ha intentado mantener un balance positivo del nivel de la laguna, pero no se ha producido el cambio en el estado ecológico (de fase oscura a fase clara) que demanda la Directiva Marco del Agua. Esto se debe especialmente a que **el balance hidrológico no ha sido suficiente para garantizar la apertura de la barra de arena de la desembocadura de la laguna varias veces al año.**

La Ricarda es además un regulador hídrico deltaico muy importante para la amortiguación de las inundaciones en los cultivos y para asegurar la recarga del acuífero superficial en las zonas de contacto con el mar, actuando de barrera hídrica contra la intrusión salina.

Por otro lado, cabe destacar los efectos de la progresiva fragmentación y artificialización del paisaje del delta del Llobregat sobre la conectividad ecológica, la cual es esencial para el mantenimiento de las poblaciones, comunidades y ecosistemas.

Los mapas disponibles (Anexo XII) ponen de manifiesto la importante reducción de hábitats naturales, seminaturales y cultivos por la progresiva urbanización, pero también un empeoramiento de los valores de conectividad de los fragmentos de hábitat remanentes a causa de su progresivo confinamiento entre las áreas construidas. Destaca especialmente el empeoramiento del sector este del Aeropuerto, el más desconectado del conjunto del Delta, donde se encuentra la reserva natural de la Ricarda-Ca l'Arana. **Es evidente que la transformación de la Ricarda derivada de la ampliación propuesta de la tercera pista del aeropuerto empeoraría todavía más dicha situación.**

La Ricarda se encuentra en un punto geográfico clave para la conservación de todos los ecosistemas del Delta. Sin sus ecosistemas y sin la restauración de los ecosistemas del corredor litoral que la conectan a la zona del Remolar-Filipines, que ya han sido fuertemente modificados por la acción humana, los ecosistemas deltaicos colapsarían, especialmente las poblaciones de plantas y organismos terrestres privados de la conexión entre las dos áreas principales mejor conservadas. De hecho, hoy en día, a causa de la deficiente conectividad (debido al incumplimiento o insuficiencias de las medidas compensatorias de la ampliación aeroportuaria anterior) ya hay muchas especies en peligro de extinción. Por lo tanto, a pesar de la resiliencia que muestra la Ricarda, todo el sistema puede llegar a un caso típico de “punto crítico” o punto de no retorno.

4.4.3. Impactos provocados por la futura ampliación del Aeropuerto sobre el sistema hidrológico del Delta.

Tal y como se recoge en el dictamen de la Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (Anexo II), **la ampliación de la tercera pista, alargando 500 m la plataforma de vuelo supone la ocupación de 47 ha, desecando la parte alta y central de la laguna de la Ricarda.** Como consecuencia, la parte de la laguna que se conservaría tendría que ser alimentada artificialmente ya que **quedaría aún más aislada del acuífero y aún más condicionada por los nuevos canales perimetrales del Aeropuerto**, los cuales desaguan agua de lluvia con características fisicoquímicas y microbiológicas muy positivas para el medio y que se pierden en el mar. La mayor proximidad del canal perimetral del campo de vuelo para mantener el nivel fijo de seguridad de las aguas subterráneas y garantizar la capacidad de desagüe en períodos de lluvia comportará una **disminución de las aportaciones subterráneas a la laguna.** Por lo que respecta a las **aportaciones superficiales**, éstas **serán eliminadas por completo al dejar los restos de la laguna totalmente aislada del pluvial agrícola PC66, el cual hoy en día termina en la Ricarda.**

El importante papel de la Ricarda como regulador hídrico se verá altamente comprometido. **Se producirá una afectación a las aguas del acuífero superficial** debido a la disminución de los niveles piezométricos provocada por la mayor impermeabilización del suelo y **menor infiltración así como el mayor bombeo de agua de los canales perimetrales para mantener el nivel de seguridad.** En cuanto a la calidad de las aguas, al quedar más aisladas y estancadas se prevé una **mayor eutrofización de los restos de la laguna y una pérdida de diversidad ecológica.** Además, definitivamente, **la desembocadura de la Ricarda quedaría permanentemente cerrada y sin conexión al mar.**

Realmente, para cuantificar estos impactos se deberían considerar los **impactos acumulativos de ambas ampliaciones del Aeropuerto**, la del 2002 y la que se propone a futuro.

El impacto que se generará sobre la laguna es negativo, directo, acumulativo respecto la ampliación de 2002-2009, irreversible y permanente.

La construcción de una nueva laguna como medida compensatoria también generaría diversos impactos. El proyecto de medidas compensatorias de AENA (*Anexo III*) contempla dos alternativas de ubicación. Su impacto sobre el sistema hidrológico del Delta se expone en el *Anexo II* de este documento.

- **Alternativa 1.** Nueva laguna en la zona del Remolar-Filipines (Viladecans)
En esta alternativa se prevee que la nueva laguna se alimente de dos canales de riego y drenaje que actualmente vierten a la riera de Sant Climent (hábitat protegido en sí mismo) y en realidad aportan mayoritariamente agua del acuífero superficial. Esta riera conecta a su vez, a través del acuífero superficial, con el brazo de la Vidala el cual alimenta las marismas de la reserva natural del Remolar-Filipines.
El uso constante del agua de los dos canales para alimentar la nueva laguna provocará una mayor evaporación así como, una disminución de aportación de agua a todo este sistema dentro del espacio protegido, la cual además verá comprometida su calidad. A su vez, el déficit hídrico, **debido a la interacción existente con el acuífero superficial podrá afectar a su calidad, provocando la salinización de las aguas por mayor evaporación y por intrusión salina.**

Destacar también que en verano, la riera de Sant Climent se queda sin aportaciones, de manera que a la nueva laguna propuesta le ocurrirá lo mismo y por las cotas que se plantean seguro que acaba secándose. En todo caso la tasa de renovación de sus aguas no será la suficiente para asegurar su calidad ecológica.

El proyecto de medidas compensatorias no aporta ninguna solución a este previsible déficit hídrico de la nueva laguna.

- **Alternativa 2:** Reposición de la laguna a unos 250-300m de la actual laguna de la Ricarda.
Si se llegara a construir, las aportaciones de agua que recibiría aparte del afloramiento del acuífero superficial serían de los canales pluviales cercanos, lo que podría hacer que la calidad del agua no fuera la óptima ya que las aguas que se han usado para el regadío suelen estar cargadas de nutrientes y generar un alto grado de eutrofización en las aguas de la nueva laguna. A nivel cuantitativo el caudal de aportación sería muy previsiblemente insuficiente para garantizar una tasa de renovación adecuada que asegure la calidad ecológica. El proyecto de medidas compensatorias no aporta ninguna solución a este previsible déficit hídrico de la nueva laguna.

Además, una zona de regadío por inundación como se hace en la parte baja del Delta genera unos excedentes de riego por infiltración que van al acuífero. **Sustituir una zona de riego por una laguna que genera mayor evaporación por lámina libre de agua afecta negativamente el balance hídrico del acuífero superficial.**

Finalmente, en las dos alternativas planteadas por el proyecto de medidas compensatorias no parece contemplarse la conexión con el mar, factor de importancia capital si se plantea una reposición de la laguna de la Ricarda cuya funcionalidad ecológica fuese lo más parecida posible a la original.

Por otro lado, hay que considerar que la nueva laguna se pretende crear sobre zonas agrícolas por lo que el mosaico agroambiental del Delta se verá modificado, hecho que en estos momentos es impensable plantear dadas las grandes alteraciones y pérdidas ya experimentadas sobre el espacio agrícola y la falta de gestión integrada del sistema.

En el *Anexo II* de este documento se recogen también otros impactos posibles sobre el acuífero superficial del Delta derivados de la propuesta de ampliación aeroportuaria:

El primero hace referencia al método constructivo de la nueva terminal satélite. Si esta terminal se construye de la misma manera que se hizo la Terminal 1 (ver punto 2.1.1.2 de este documento), supondrá un nuevo **aumento de la extracción y la salinización del acuífero con carácter permanente que afectará a todo el acuífero superficial. Este impacto es de carácter negativo, directo, permanente, acumulativo e irreversible. Pasaría a ser un impacto diseminado** ya que la Terminal 1 y la satélite producirán el mismo impacto en dos focos de gran magnitud.

El segundo hace referencia a la conexión subterránea entre la Terminal 1 y la nueva terminal satélite. Aunque no está planteado en el documento base, se prevé la construcción de una conexión subterránea entre las terminales 1 y satélite que tendría una longitud de 1 km aproximadamente.

Esta infraestructura **generaría un efecto pantalla a través de la impermeabilización de todo el transecto, generando una interrupción del flujo subterráneo del acuífero superficial**, una acumulación de agua aguas arriba (aumento de nivel) y una pérdida de nivel aguas abajo (bajada de nivel freático). Este drenaje puede tener carácter temporal si se produce sólo durante la fase de obras o bien permanente si se realiza un lecho de gravas que reduzca la presión interior. Se podría producir también un **efecto sifonamiento si las pantallas no son totalmente penetrantes provocando afectación del acuífero superficial o incluso la comunicación de acuíferos.**

4.4.4. Insuficiencia de las superficies de compensación ofrecidas por AENA en relación a la afectación a la Ricarda

Como compensación ambiental, AENA plantea ampliar los espacios protegidos del delta del Llobregat en 280 ha (Anexo III), pero la mayor parte de éstas ya están incluidas en la propuesta de ampliación de los espacios protegidos que la Generalitat presentó hace unos meses a los ayuntamientos, en el contexto de la respuesta al requerimiento de la Comisión Europea del pasado mes de febrero.

La propuesta planteada por la Generalitat a los entes locales y comunicada a la Comisión Europea como respuesta a la carta de advertencia consiste en ampliar los espacios protegidos del delta del Llobregat de las 964 ha actuales a 2.055 ha, por tanto, propone una ampliación de 1091 ha.

La práctica totalidad de las 280 ha que propone compensar AENA están dentro de las 1091 ha que plantea ampliar la Generalitat. Así pues, la superficie de los espacios naturales que AENA plantea compensar más allá de lo que será protegido por la propuesta de la Generalitat es de 54'18 ha, similar a la zona protegida de la Ricarda que se destruiría con la ampliación de la tercera pista (de 47 ha).

Por tanto, **no se plantea una compensación significativa real y además, aún están pendientes diversas las compensaciones ambientales acordadas del año 2002 por la anterior ampliación** (*Anexo I*)

5. Conclusiones

Los impactos de la anterior ampliación del aeropuerto derivada del Plan Director de 1999, así como el resto de impactos acumulados por las obras de infraestructuras recogidas en el llamado Plan Delta sobre el delta del Llobregat son múltiples.

Un espacio frágil, que no sólo no necesita nuevas afecciones, sino que necesita que se apliquen nuevas (y antiguas) compensaciones:

La disminución media permanente del nivel piezométrico del acuífero superficial cifrada en unos 50 cm provocada por la explotación del campo de vuelo ampliado es un impacto directo, negativo, diseminado (por su extensión) y permanente, no identificado adecuadamente por el Estudio de Impacto Ambiental de 2001 y por la Declaración de Impacto Ambiental de 2002 y, por tanto, no corregido.

La construcción de la Terminal 1, finalizada en 2009, ha generado un **impacto imprevisto, negativo, directo, irreversible y permanente de salinización y de pérdida de recurso hídrico del acuífero superficial** por bombeo que no había sido previsto en la DIA de 2002 a causa de la solución constructiva aplicada.

Las obras de ampliación del aeropuerto también han ocasionado un deterioro de la calidad de las aguas del acuífero superficial a una escala más extensa, principalmente por el aumento de la salinidad sin corrección ni compensación alguna hasta el momento.

Hay una afectación también al balance de masa del sistema global de los acuíferos del delta del Llobregat que afecta a su funcionalidad como recurso estratégico de agua potable. Es un impacto no identificado por la DIA del 2002 y no corregido ni compensado.

En lo que se refiere a las aportaciones a la laguna de la Ricarda, en compensación por la anterior ampliación del Aeropuerto, son claramente deficitarias. El resultado ha sido una pérdida drástica de biodiversidad y la transición del ecosistema hacia un nuevo estado propio de aguas eutróficas. No se ha conseguido mantener o mejorar la calidad biológica de la laguna de la Ricarda, en compensación por la afección a su ciclo hidrológico, incumpliendo esta determinación de la DIA del 2002.

Por otra parte, algunas compensaciones previstas como **la renaturalización de los canales de drenaje perimetrales del campo de vuelo, o el análisis y la compensación de los impactos de la contaminación lumínica sobre los humedales se han incumplido sin compensación alguna, generando un impacto permanente e irreversible.**

La implantación física de los **sistemas de aproximación** de las dos cabeceras de la tercera pista como su gestión y mantenimiento posterior **han generado un impacto permanente, no cuantificado adecuadamente en la DIA de 2002 que ha afectado significativamente a la superficie de los hábitats de conservación prioritaria incluidos en el lugar Delta del Llobregat de la Red Natura 2000 y a las especies orníticas que motivaron la declaración de la ZEPA.**

El impacto de las medidas contra el riesgo de colisión con aves, **permanente e irreversible, no se ha visto compensado de ningún modo con ninguna medida que permitiera garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000.**

En el corredor litoral previsto por la DIA del 2002 entre la Ricarda y el Remolar se han cumplido sólo parcialmente sus determinaciones. **La función primaria del corredor, permitir la conectividad ecológica entre la Ricarda y el Remolar, no se ha conseguido.**

En el caso de la **ampliación del corredor litoral** a través de la adquisición de la pineda del antiguo camping Toro Bravo y la posterior restauración de los hábitats, la actuación desarrollada **no ha cumplido los objetivos** de restaurar adecuadamente una superficie significativa del hábitat de interés comunitario prioritario 2770.

En relación con el establecimiento del corredor biológico desde el sector Remolar - Filipines hasta la ZEPA Els Reguerons a través de la zona de Can Sabadell que exige la DIA de 2002, **el incumplimiento ha sido flagrante.**

Respecto a las zonas húmedas creadas en compensación con las zonas eliminadas por el proyecto, parece a todas luces una compensación insuficiente, más teniendo en cuenta la superficie de humedales eliminados en la ampliación aeroportuaria: 1 ha creada contra las más de 40 ha eliminadas.

Por lo que respecta a la evolución de las poblaciones de diversas aves escogidas por AENA como indicadores, desde la finalización de las obras de ampliación vigentes hasta la actualidad **no se han cumplido ninguno de los objetivos fijados en el anexo V de la DIA del 2002 que fueron explicados a la Comisión Europea.**

La conclusión es clara: hay un retroceso extraordinario en lo que se refiere a especies, poblaciones y hábitats incluidos en las Directivas europeas, como consecuencia de la mala evaluación de las compensaciones necesarias hace 20 años, sumada a notables incumplimientos de la propia DIA. La conclusión es la necesidad de hacer una auditoría ambiental estratégica, emplazando al conjunto de administraciones a la definición de nuevas medidas compensatorias integrales y transversales.

Principio de cautela

El principio de cautela es el que debe regir toda nueva actuación sobre este territorio, más cuando dicha actuación puede tener nuevas afectaciones ambientales que se añadan a las preexistentes deficientemente evaluadas o compensadas.

El presente informe concluye que atendiendo a dicho principio ninguna actuación debería iniciar su tramitación sin resolverse la carta de advertencia iniciada por la Comisión Europea contra el Reino de España. **La Comisión considera en este escrito que se vieron frustrados tanto la finalidad como los objetivos de las medidas compensatorias definidas en la DIA de enero de 2002 poniendo en riesgo la coherencia global de la Red Natura 2000.**

La carta de emplazamiento recoge además que **se ha acreditado un deterioro del lugar ES0000146 Delta del Llobregat en forma de reducción de los hábitats y de las poblaciones de varias especies. La Comisión considera también que las autoridades españolas no han adoptado ninguna medida significativa para detener o revertir dicho deterioro, tal como exige el artículo 6, apartado 2, de la Directiva de Hábitats.**

Crisis climática

Otro de los elementos que destacamos en este informe es el escenario de crisis climática actual, así como las medidas aprobadas por la Comisión Europea, el Gobierno de España, la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos del Prat de Llobregat y de Barcelona **cuyo objetivo es llegar a la neutralidad climática para 2050 y proponer el camino para llegar allí vinculando a las diferentes instituciones.**

Dichas medidas se suman a las conclusiones del 6º Informe del IPCC y la demanda de medidas urgentes para evitar el crecimiento de las emisiones.

Es necesario, por tanto, definir un **nuevo marco de lo que hoy se considera interés público, especialmente en un clima mediterráneo. Éste debe no sólo incluir una reducción de las emisiones, sino el mantenimiento de los espacios naturales que albergan mayor biodiversidad. En el contexto actual el sector aéreo aparece como uno de aquellos sectores imposibles de descarbonizar a corto y medio plazo y cada vez con más impacto sobre el cambio climático.**

La existencia de alternativas

La ejecución de proyectos en áreas integrantes de la Red Natura 2000, entre las cuales se encuentra la zona ZEPA que nos ocupa, requiere la observancia de lo dispuesto en el **artículo 6 la Directiva de Hábitats**. De aquí nace la necesidad de justificar la no existencia de alternativas al proyecto que se pretende ejecutar.

Como alternativa a la prolongación de las pistas, muy problemática por motivos ambientales, es posible la **gestión coordinada de los tres aeropuertos catalanes litorales (en la que Girona y Reus asumirían la mayoría de los vuelos *low cost* que actualmente operan en El Prat) y la sustitución de algunos vuelos de radio corto y medio por alternativas ferroviarias. Se trata de una estrategia que no condiciona el desarrollo de la función de *hub* del aeropuerto de Barcelona-El Prat, que se plantea en unos términos mucho más coherentes con los compromisos y las normativas ambientales, y que se enmarca en la creciente tendencia social y política de reordenamiento de las rutas aéreas de corto recorrido.**

A esta alternativa se le suma la posibilidad de **mantener el área actual con mejoras infraestructurales y operacionales con sustitución de vuelos de corto alcance y mejora de la aplicación de procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados.**

Una combinación de estas dos alternativas hacen innecesaria la ampliación del aeropuerto, del campo de vuelo, y la afectación a Red Natura 2000. Una mejora en la aplicación de procedimientos de control de tráfico aéreo avanzados, sumado a una política de “slots” que permitiese desplazar vuelos hacia los momentos valle, sumado a la mejora de las conexiones ferroviarias con los aeropuertos de Reus y Girona, así como un paulatino desplazamiento de transporte aéreo al ferroviario acreditan la existencia de alternativas a la ampliación del campo de vuelo con afectación a Red-Natura 2000.

Podemos afirmar que si existen alternativas, se imposibilita la utilización de la vía excepcional analizada (artículos 46.5 y 6 de la Ley 42/2007; artículo 6.4 de la Directiva Hábitats) para aprobar cualquier medida que se plantee afectar a la Red Natura 2000.

La defensa del interés público

“Por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica” es el segundo argumento que se puede esgrimir a la hora de justificar una afectación sobre Red Natura 2000. **Podemos acreditar que a ojos de la sociedad, pero también a los ojos de las diferentes administraciones que deben evaluar este interés público ha habido un cambio substancial del mismo, especialmente a partir del escenario de emergencia. Es la nota de la Comisión la que nos permite afirmar que el interés público no se acredita, ya que el interés a largo plazo se debe orientar a esos objetivos de reducción de emisiones recogidos en el marco normativo tanto europeo como estatal.**

La compensación debe ser posible

Éste es el tercer requisito que se le exige a la posible ampliación. Y aquí nos encontramos con una doble realidad.

Por un lado con el carácter insustituible de la Ricarda, por sus valores naturales y su biodiversidad. **La biodiversidad de esta zona se debe a la gran heterogeneidad ambiental, generada por la combinación de varios factores como la cantidad y calidad del agua que entra en el ecosistema, la comunicación con el mar, la microtopografía y los gradientes de inundación y salinidad. Resulta imposible reconstruir un ecosistema como la Ricarda en otra zona del interior del delta de Llobregat debido a la dificultad o imposibilidad de recrear estas condiciones responsables de la diversidad de hábitats, sólo factibles en esta franja litoral. De manera que resulta evidente que el nuevo humedal compensatorio nunca podrá tener los valores y funcionalidad de la Ricarda.**

A su vez, la Ricarda juega un papel fundamental como conector biológico. **Se encuentra en un punto clave para la conservación de todos los ecosistemas del Delta, sin sus ecosistemas y sin la restauración de los ecosistemas del corredor litoral que la conectan a la zona del Remolar-Filipines, que ya han sido fuertemente modificados por la acción humana, los ecosistemas deltaicos colapsarían, especialmente las poblaciones de plantas y organismos terrestres privados de la conexión entre las dos áreas deltaicas principales mejor conservadas. De hecho, hoy en día, a causa de la deficiente conectividad (debido al incumplimiento o insuficiencias de las medidas compensatorias de la ampliación aeroportuaria anterior) ya hay muchas especies en peligro de extinción.**

La Ricarda juega un papel central en el funcionamiento hidrológico de todo el sistema del Delta. Su alteración puede afectar irreversiblemente al acuífero superficial, con posibles consecuencias indirectas sobre el acuífero profundo.

Por otra parte, nos encontramos que no hay espacio donde se puede producir la compensación prevista por el nuevo proyecto de ampliación aeroportuaria en forma de laguna alternativa. La propuesta planteada por la Generalitat de ampliación de la Red Natura 2000 como respuesta al reciente requerimiento de la Comisión provoca que no exista espacio físico viable donde construir esta laguna en todo el delta del Llobregat más allá de espacios ya protegidos o espacios del Parque Agrario.

Es por todo ello que el presente documento concluye que no se trata sólo de evitar la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat, sino que es oportuno construir un nuevo consenso para poder definir una nueva estrategia sobre el delta del Llobregat.

Hoy, este espacio es la principal reserva de biodiversidad del área metropolitana de Barcelona. Y a la vez, el principal espacio de producción agrícola de la misma zona. Es, por tanto, la gran infraestructura verde en el entorno metropolitano de Barcelona.

Es por todo ello que trasladamos la necesidad de realizar una **auditoría ambiental** que revise la DIA del 2002, que dé pie al cumplimiento efectivo de la misma y a una evaluación de ésta con el objeto de garantizar las compensaciones ambientales que no han dado sus frutos.

También trasladamos la necesidad de proponer **nuevos instrumentos de gobernanza** del espacio, con mayores y nuevas aportaciones de las administraciones competentes, así como de aquellas infraestructuras que tienen un mayor impacto sobre el territorio. Es responsabilidad de la Generalitat, de la Administración General del Estado y de los municipios, pero también de Puertos del Estado y de la propia AENA dotarnos de los recursos necesarios para la gobernanza del espacio con los recursos suficientes.

Se concluye también la necesidad de elaborar y aprobar de forma urgente un **Plan de Protección** de los espacios naturales del Delta, dotado de un programa de gestión e inversiones.

Asimismo, se pide la tramitación de la inclusión del delta del Llobregat en el **Convenio de Ramsar**.

A su vez, se constata la necesidad de **realizar todas las compensaciones ambientales pendientes** asociadas a los proyectos del Plan Delta. Particularmente concluimos sobre la necesidad no sólo de cumplir con la DIA de 2002 en lo que se refiere a **aportación de agua a la Ricarda**, sino de incrementar la misma hasta 1 Hm³ año, con aportaciones intermitentes que lleguen a esta cantidad anual, tal como se define en el modelo hidráulico elaborado recientemente para la laguna, con el objeto de restaurar su estado ecológico de acuerdo con la Directiva Marco del Agua.

Debe garantizarse la materialización del **corredor biológico entre la Ricarda y el Remolar**, afectando al antiguo campo de golf y valorando la oportunidad de hacer que el actual espacio que ocupa la colonia militar cumpla también dicha función, siendo ésta una pieza clave, con otras, en la conexión de ambos espacios.

A su vez, con el objeto de garantizar la **estabilidad de la franja litoral** se demanda el cumplimiento de su Declaración de Impacto Ambiental por parte del proyecto de construcción de las tuberías de captación de la desalinizadora metropolitana. A su vez, se traslada la necesidad de planificar una intervención integral en la costa con el objeto de garantizar la aportación de sedimentos así como mecanismos de protección del litoral existente, permitiendo la regeneración del sistema dunar, en un contexto de crisis climática como el actual.

Se concluye que **cualquier nuevo proceso de construcción subterránea** como una nueva terminal satélite y su conector con la terminal actual, ha de contar con una **nueva evaluación ambiental** con el objeto de garantizar la no ampliación de la afectación al acuífero superficial producida durante la construcción y la explotación de la Terminal 1 actual.

Así pues, **además de desestimar la ampliación del Aeropuerto se requiere que se cumplan con las obligaciones de la anterior Declaración de Impacto Ambiental de enero de 2002 así como otras medidas necesarias para mantener y restaurar los valores de los sistemas naturales del delta del Llobregat y el Parque Agrario. En especial, aquellas que restauran las**

aportaciones de agua y el balance hídrico a las condiciones de referencia y que sirvan para la necesaria conexión biológica de la zona de la Ricarda con la zona Remolar - Filipines. Al mismo tiempo, se reclama avanzar en la aplicación de mejoras en la gobernanza de los espacios naturales y agrícolas del Delta para asegurar su supervivencia en un contexto de crisis climática global.

6. Anexos

Anexo I: Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 18 de enero de 2002.

Anexo II: Dictamen hidrogeológico sobre la propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat 2021. Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat. Julio 2021.

Anexo III: Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. AENA. Julio 2021.

Anexo IV: Análisis efectuado por los servicios técnicos del departamento de Acción Ambiental del Ayuntamiento del Prat de Llobregat sobre el cumplimiento de las predicciones incluidas en el Anexo V de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 18 de enero de 2002. Julio 2021.

Anexo V: Sexto informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), marco legal europeo, declaraciones de emergencia climática estatal, de Barcelona y de El Prat.

Anexo VI: Nota en relación con el análisis de solicitud de informe a la Comisión Europea previo a la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Tornos Abogados. Agosto 2021.

Anexo VII: Informe jurídico sobre les possibilitats legals d'oposició de l'Ajuntament del Prat de Llobregat a l'ampliació de l'aeroport del Prat. Joan M. Trayter. Universitat de Girona. Agosto 2021

Anexo VIII: Encaje ambiental del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Barcelona Regional. Junio 2021.

Anexo IX: Proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Estudio técnico aeronáutico. Jorge Sáenz. Julio 2021.

Anexo X: Estudio longitudes de pista. Aeropuerto de Barcelona-El Prat. ARC. 2021.

Anexo XI: Informe sobre les necessitats de connexió ferroviària del sistema aeroportuari català com a alternativa a l'ampliació de pistes de l'aeroport del Prat. Plataforma pel Transport Públic. Agosto 2021.

Anexo XII: La Ricarda: un ecosistema único e imprescindible para el funcionamiento ecológico del delta del Llobregat. Narcís Prat (FEHM-UB) y Joan Pino (CREAF-UAB). Septiembre 2021.

Síntesis de los dictámenes encargados por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat sobre la posible ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat

Índice

1. Antecedentes

2. Estado de las compensaciones ambientales impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental de la ampliación vigente.

2.1. Medidas respecto a la protección de la hidrología superficial y subterránea (Condición 5ª de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002).

2.1.1. Protección del acuífero

2.1.1.1. Nivel piezométrico del acuífero superficial

2.1.1.2. Calidad de las aguas del acuífero superficial

2.1.1.3. Recarga del acuífero profundo

2.1.2. Aportación de agua a la laguna de la Ricarda

2.2. Medidas de protección de la vegetación y de la fauna (Condición 6ª de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002).

2.2.1. Renaturalización de los canales de drenaje perimetrales del campo de vuelo

2.2.2. Efectos de la contaminación lumínica en los humedales

2.2.3. Medidas preventivas y correctoras para disminuir la afección del sistema de aproximación de la nueva pista

2.2.4. Impacto de las medidas contra el riesgo de colisión con aves

2.3. Medidas compensatorias sobre la afección a los hábitats prioritarios y a la ZEPA del Delta del Llobregat (Condición 7ª de la Declaración de Impacto Ambiental de 2002).

2.3.1. Corredor litoral

2.3.2. Ampliación del corredor litoral

2.3.3. Corredor biológico El Remolar-Els Reguerons

2.3.4. Creación de nuevas zonas húmedas

2.4. Estimación presentada a la Comisión Europea de la evolución de las poblaciones de diversas aves tras la aplicación de las medidas compensatorias incluidas en la DIA del 2002

3. Situación actual: contexto de la nueva propuesta de ampliación aeroportuaria

3.1. Carta de emplazamiento de la Comisión Europea al Reino de España sobre el incumplimiento de las Directivas europeas en el lugar de la Red Natura 2000 ES0000146 Delta del Llobregat

3.2. Crisis climática global agudizada

3.2.1. El estado actual del clima

3.2.2. Posibles futuros climáticos

3.2.3. Limitación del cambio climático futuro

3.2.4. Marco legal europeo

3.2.5. Declaración de emergencia climática del Estado español

3.2.6. Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)

3.2.7. Declaración de Emergencia Climática y Plan Clima del Ayuntamiento de Barcelona

3.2.8. Declaración de Emergencia del Ayuntamiento del Prat de Llobregat

4. Requerimientos para justificar una nueva propuesta de ampliación del Aeropuerto

4.1. Necesidad de una consulta previa a la Comisión Europea.

4.2. Existencia de alternativas viables

4.2.1. Alternativas propuestas

4.3. Invocación de razones imperiosas de interés público prioritario

4.4. Imposibilidad de compensar adecuadamente los impactos previsibles para conservar la coherencia de la Red Natura 2000.

4.4.1. Valores ecológicos de la laguna de la Ricarda

4.4.2. Impacto de la futura ampliación aeroportuaria sobre el papel de la Ricarda en el funcionamiento ecológico del Delta.

4.4.3. Impactos provocados por la futura ampliación del Aeropuerto sobre el sistema hidrológico del Delta.

4.4.4. Insuficiencia de las superficies de compensación ofrecidas por AENA en relación a la afectación a la Ricarda

5. Conclusiones

6. Anexos



Ajuntament del
Prat de Llobregat