Informe para la Comisión Europea

Queja EU-Pilot 5866/13/ENVI sobre el Delta del Llobregat

DEPANA, Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural

17 de julio de 2019

Lliga per a la defensa del patrimoni natural
DEPANA

Índice

1. Antecedentes 1

2. Nuevas aportaciones a la Queja EU-Pilot 6

2.1 Incumplimientos de la DIA de la ampliación del aeropuerto con respecto a la protección del corredor biológico y a la ordenación de los espacios naturales del Delta del Llobregat 6

2.1.1 Inexistencia de un Plan Especial de protección del medio natural y del paisaje del Delta del Llobregat 6

2.1.2 Incumplimiento en cuanto a la realización de las medidas compensatorias y complementarias en la zona del corredor biológico El Remolar-Les Filipines y Els Reguerons 6

2.1.3 Imposibilidad jurídica de aplicar el artículo 6.4 de la Directiva de Hábitats en las zonas inventariadas IBA antes de ser declaradas ZEPA 8

2.2 Necesidad de una nueva tramitación de la EIA para los futuros proyectos previstos para el aeropuerto de Barcelona 11

2.2.1 Edificio Satélite del aeropuerto de Barcelona 11

2.2.2 Ciudad Aeroportuaria del aeropuerto de Barcelona 12

2.2.3 Nueva propuesta de la Cámara de Comercio de Barcelona: alargar la tercera pista 13

2.3 Conclusiones con respecto a las nuevas aportaciones 13

ANEXO 1: Mapa de la IBA 1998 con la afectación de la ampliación del aeropuerto 16

ANEXO 2: Planos de las zonas húmedas y hábitats comunitarios afectados por la ampliación del aeropuerto e incluidos en la IBA (no compensados) 17

ANEXO 3: Comparativa de planos oficiales de los hábitats de interés natural del Delta del Llobregat antes y después de la ampliación del aeropuerto (2001-2006) 19

ANEXO 4: Fichas de las zonas húmedas afectadas por la ampliación del aeropuerto publicadas en el año 2001 21

1. Antecedentes

En el presente apartado se expone la evolución de los hechos acaecidos en el seno de la presente **Queja EU-Pilot 5866/13/ENVI**, a efectos de situar las aportaciones que se realizan en el presente informe.

En el **año 2012**, DEPANA presentó una Queja ante la Comisión por la precaria situación en la que se encontraban algunas de las especies de aves del Anexo I de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre, relativa a la conservación de las aves (Directiva de Aves) en el Delta de Llobregat, en la Comunidad Autónoma de Cataluña (España).

En dicho escrito se consideran infringidos diferentes preceptos de la Directiva de Aves (siendo vigente el momento en que se llevó a cabo la EIA de la ampliación del aeropuerto la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril, relativa a la conservación de las aves silvestres) y de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva de Hábitats), y se solicita la apertura de un procedimiento de infracción contra el Estado español.

Entre otros aspectos, se pone de manifiesto el balance ambiental negativo de la ampliación del aeropuerto de Barcelona, señalando en qué medida **no se ha dado cumplimiento a la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de dicha ampliación** (BOE núm. 16, 18 de enero de 2002), en concreto, con respecto al compromiso asumido de llevar a cabo la ordenación de todas las zonas naturales afectadas, así como de establecer un corredor biológico para la fauna entre el sector Remolar-Filipines y la ZEPA de Els Reguerons, mediante la conservación y recuperación de los espacios de Can Sabadell.

Respecto del primer compromiso, se declara que, habiendo transcurrido más de diez años, **el plan que debía llevar a cabo la ordenación de las zonas naturales todavía no había sido aprobado**.

Y, por otro lado, respecto del segundo compromiso, se expone que **el corredor biológico habría quedado totalmente inutilizado por la construcción por parte de AENA de un gran aparcamiento para taxis y autobuses**, con servicios complementarios como bares, comedores y restaurantes. Aparcamiento que se constituía como punto de larga espera que daba servicio a la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona (T1). Dicho estacionamiento habría sido construido en medio de las zonas ZEPA del Delta y sin licencia ambiental ni ningún tipo de comunicación a la Comisión.

En **febrero de 2014**, DEPANA volvió a presentar documentación en el seno de la Queja EU-Pilot, para que fuese unida a la misma, con el objetivo de que se actualizara la información y se procediera a la incoación de un procedimiento sancionador contra las autoridades españolas por el incumplimiento de las Directivas de Aves y de Hábitats en el Delta del Llobregat. La información que se acompaña hace referencia a la **construcción del parking de larga duración como servicio de la nueva terminal del aeropuerto** (T1), como consecuencia de la ampliación del mismo. Se describe cómo dicho parking

ocupa unas 9 hectáreas a los lados del nuevo trazado de la autovía C-31, situándose a montaña de la antigua C-31 y al norte de la riera de Sant Climent. También se indica que las obras se iniciaron en 2008 y finalizaron en el 2009 con la construcción de edificios de servicio, entre ellos un restaurante, para los taxistas que esperan turno.

Se señala cómo la zona donde se han construido estas instalaciones para el servicio terciario del aeropuerto **está incluida dentro de la ZEPA nº146** Delta de Llobregat (cuya delimitación fue aprobada por la Generalitat de Catalunya en 2006), encontrándose desde ese momento bajo la tutela del artículo 6.4 de la Directiva de Hábitats.

También se señala cómo el **Plan Especial** de protección de las zonas que forman parte de la Red Natura 2000 del Delta del Llobregat, exigido tanto por la Modificación puntual del Sistema Aeroportuario del Plan General Metropolitano de 2001 (DOGC núm. 3361, 3 d'abril de 2001), que adecuaba las calificaciones urbanísticas del PGM a las modificaciones planteadas por el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona (PDAB), como por la DIA de ampliación del aeropuerto de 2002, **todavía no había sido aprobado**.

Asimismo, se destaca de nuevo la referencia que en la DIA de ampliación del aeropuerto se hace al **compromiso de establecer un corredor biológico** para la fauna entre la laguna de El Remolar-Les Filipines y Els Reguerons (unidades de la ZEPA del Delta de Llobregat), mediante la conservación y recuperación de los espacios de Can Sabadell.

Por otro lado, se pone de manifiesto como en la **DIA del proyecto del desvío de la carretera C-31** (DOGC núm. 4074, 19 de febrero de 2004, p. 3355), obra que ya estaba contemplada dentro del PDAB y contemplada dentro de la EIMA del mismo, se hace mención expresa a la afectación que el proyecto tiene sobre la zona húmeda de Can Sabadell y la importancia que toda esta zona tiene dentro del corredor biológico entre El Remolar-Les Filipines y els Reguerons. Asimismo, se expone como en dicha DIA se preveían **medidas correctoras adicionales** con respecto al corredor biológico y a las conexiones viarias que lo seccionan (a destacar, el apartado 4.1, c), y que tales medidas no se habrían llevado a cabo porque hubiesen supuesto el aislamiento de la zona de aparcamiento de taxis, haciendo prevalecer éste a las medidas compensatorias para reducir el impacto de la ampliación del aeropuerto.

En **marzo de 2015** se volvió a presentar un escrito a la Comisión Europea para que fuese unida a la Queja EU-Pilot referenciada y solicitando de nuevo la apertura del debido procedimiento de infracción contra el Estado español. En dicho escrito se ponía de manifiesto la delimitación que habría sufrido la nueva ZEPA marina del Garraf y el Delta del Llobregat (nº 513), la cual excluía la zona del litoral de la playa de Ca l'Arana y la bocana del río Llobregat hasta el espigón del puerto ampliado (y que debería haber sido incorporada a la ZEPA nº 146).

También se exponía una actualización de la situación poblacional en el Delta del Llobregat de las anátidas invernantes, especies que habrían disminuido

como consecuencia de las actuaciones ejecutadas en el marco de la ampliación del aeropuerto de Barcelona y como consecuencia también de la falta de protección y gestión global de todos los espacios naturales del Delta.

Finalmente, se señala cómo el **Plan Especial** de protección de los espacios naturales del Delta de Llobregat, después de 13 años desde la publicación de la DIA para la ampliación del aeropuerto, **aún no se habría aprobado**, ni tan siquiera expuesto públicamente. Y que, asimismo, las propuestas de Plan Especial de las que esta parte hubiese tenido conocimiento resultarían deficientes por no incluir en su ámbito de protección determinadas zonas que deberían estar dentro de la ZEPA nº146 (como por ejemplo la parte no incluida a la ZEPA marina nº513) y que sí se encontrarían delimitadas por la IBA nº140, en tanto que fundamentales para muchas especies de aves del Anexo I de la Directiva de Aves.

En **noviembre de 2016** se presentó por parte de DEPANA una petición al Parlamento Europeo, sobre la situación de la Queja EU-Pilot (Petición nº 0623/2016). A día de hoy, dicha petición se mantiene abierta. En el seno de la petición, esta parte formuló una serie de preguntas a la Comisión Europea, las cuales fueron contestadas en febrero de 2017, y de forma complementaria, en noviembre de 2017.

En la primera respuesta, la Comisión declaraba que era consciente de los problemas medioambientales desencadenados por distintos proyectos en la zona del Delta del Llobregat, en especial por el proyecto de expansión del aeropuerto de Barcelona, y que había investigado las posibles implicaciones de tales proyectos en la Red Natura 2000, así como las deficiencias en la designación del Delta del Llobregat como ZEPA. Sin embargo, las investigaciones preliminares concluyeron.

No obstante, la Comisión expone que inició una nueva investigación tras recibir una nueva queja por esta parte sobre el deterioro adicional de la ZEPA debido a la deficiente aplicación de las medidas de compensación establecidas en el procedimiento de EIA. Así, en respuesta a las peticiones de información por parte de la Comisión, las **autoridades españolas se comprometieron a adoptar y aplicar urgentemente un Plan Especial** para la protección de los espacios naturales y del paisaje del Delta del Llobregat, que debiera determinar y tratar todas las causas posibles de deterioro. Las autoridades españolas también se comprometieron a **aumentar el espacio protegido por la ZEPA**, para cubrir la totalidad de la zona ribereña. Como conclusión, la Comisión declaraba que estaba evaluando la aplicación del Plan Especial por parte de las autoridades españolas, así como la nueva información presentada por esta parte en enero de 2017. A la luz de los resultados de esta evaluación, se dice, la Comisión procedería a decidir la manera más apropiada de proceder en este caso.

En la respuesta complementaria de noviembre de 2017 (una vez ya se había procedido a la evaluación de la información adicional aportada por esta parte), la Comisión, en primer lugar, pone de manifiesto la importancia del Delta como

zona para las aves marinas y otras aves acuáticas residentes y migratorias que está protegida por el Derecho de la UE desde 1994.

Asimismo, la Comisión declara que inició una investigación a raíz de la disminución significativa de las poblaciones de varias especies de aves por las cuales el lugar había sido protegido, y los resultados de dicha investigación demostraron que "*el deterioro de la zona se debe principalmente a la aplicación deficiente de las medidas de compensación y de atenuación acordadas por las autoridades españolas como resultado de la evaluación que precedió a la autorización de una serie de proyectos piloto a gran escala en esta zona, en particular la ampliación del aeropuerto de Barcelona*", y que "*los efectos acumulativos de un número creciente de planes y proyectos que se desarrollan en la zona y la fuerte presión cinegética en la zona podrían estar contribuyendo a su deterioro adicional*".

Destaca la Comisión en dicha respuesta que espera desde hace tiempo que las autoridades españolas se comprometan a adoptar un Plan Especial para la protección de los espacios naturales y del paisaje del Delta del Llobregat y que considera fundamental la **adopción urgente de dicho plan** para abordar la situación de degradación de los hábitats y de las poblaciones de aves en la zona, y, en definitiva, para garantizar la protección de la coherencia general de la Red Natura 2000. Finalmente, concluye la Comisión con que está en contacto con las autoridades españolas para garantizar que el deterioro de la zona se aborde en consonancia con las obligaciones adquiridas en virtud del artículo 4.4 de la Directiva de Aves y en el artículo 6, apartados 2, 3 y 4, de la Directiva de Hábitats.

A **principios de 2017** DEPANA volvió a presentar documentación para ser unida a la Queja EU-Pilot en cuestión, actualizando la información y realizando nuevas aportaciones.

En dicho escrito se pone de manifiesto la situación en la que se encuentra el **Plan Especial** de protección del medio natural y del paisaje del Delta del Llobregat, el cual **aún no habría sido aprobado** ni expuesto públicamente, y la última propuesta del cual habría llevado a cabo una deficiente delimitación de las zonas naturales a incorporar en su ámbito de aplicación (incluso reduciendo dicho ámbito con respecto a propuestas anteriores). Asimismo, se incide en la necesidad de ampliar la ZEPA nº146 a todo el ámbito de la IBA nº140. También se expone la necesidad de establecer medidas de gestión (y, en concreto, para controlar la caza intensiva que ha supuesto la reducción casi total de algunas especies).

Por otro lado, se vuelve a señalar la situación en la que se encuentra el corredor biológico entre El Remolar-Les Filipines y Els Reguerons, donde se habría construido el **aparcamiento de taxis sin la adecuada tramitación** y que, a pesar de haberse abordado la cuestión con la Generalitat de Catalunya (incluso planteando su eliminación en la última propuesta de Plan Especial), seguía **operativo**. También se destaca la crítica situación en la que se encontraban las zonas protegidas de El Remolar-Les Filipines y la laguna de La Ricarda, como consecuencia de las continuas presiones del aeropuerto de

Barcelona y del impacto de las aguas procedentes de las zonas agrícolas y urbanas, actuaciones que, en definitiva, no habrían sido evaluadas ni expuestas de forma debida.

Las nuevas aportaciones que se realizan en el informe tratan sobre las **nuevas actuaciones urbanísticas** que se englobarían en el Plan Director Urbanístico de los ámbitos de actividad económica del Delta del Llobregat, aprobado en enero de 2016 (PDUE) y la **industrialización agraria** que conllevaría la nueva normativa del Plan Especial del Parc Agrari del Baix Llobregat (PEPA), aprobado en 2003 y 2004 y modificado en setiembre de 2015, actuaciones todas ellas que afectarían de forma negativa a zonas protegidas como ZEPA nº146 y zonas incluidas dentro de la IBA nº140, y que no habrían sido debidamente evaluadas. También se señalan otras actuaciones urbanísticas concretas que tendrían una afección negativa para dichas zonas, y las especies en las que se encuentran, y que se estarían llevando a cabo, en parte, debido a la inexistencia del Plan Especial, así como por la negativa a evaluar las actuaciones de forma conjunta en el seno de la IBA nº140.

La Queja presentada en 2012 por DEPANA y actualizada con información adicional hasta el último informe presentado en 2017 aún no ha supuesto la apertura de un procedimiento de infracción por parte de la Comisión Europea contra el Estado español, pese a ser completamente procedente.

Destaca que la realización de un Plan Especial para la protección de los espacios naturales y del paisaje del Delta del Llobregat, a día de hoy, aún no ha sido aprobado, a pesar de haberse declarado por parte de la Comisión como una cuestión urgente y fundamental para garantizar la protección de las zonas protegidas (tal como declara en el seno de la petición abierta ante el Parlamento Europeo). Asimismo, la última propuesta de dicho Plan Especial presentaría una serie de carencias en cuanto a la delimitación de su ámbito de aplicación y, por ende, a la efectividad para con la protección de los espacios.

Con respecto a la ampliación del aeropuerto de Barcelona, no se estaría cumpliendo con la normativa de la Directiva de Aves y de Hábitats ni con los compromisos asumidos por parte de las autoridades españolas en relación con la protección de la ZEPA n.º 146 –y para con la IBA nº140- (y, concretamente, del corredor biológico entre El Remolar-Les Filipines y Els Reguerons). El aparcamiento de taxis, que se habría construido de forma irregular, sigue existiendo y se desconoce si y de qué manera se va a proceder a su eliminación para llevar a cabo la rehabilitación de la zona húmeda incluida en la ZEPA.

Por tanto, des del último informe presentado por DEPANA a la Comisión Europea en 2017 la situación básicamente sigue igual y de ello se desprende que la presión efectuada por la Comisión Europea ha resultado ser insuficiente a fecha de hoy. Esta presión, no obstante, se considera fundamental por esta parte, y es por ello que se presenta como necesaria la apertura de un procedimiento de infracción contra el Estado español como vía más efectiva para garantizar la protección de los espacios naturales del Delta del Llobregat.

2. Nuevas aportaciones a la Queja EU-Pilot

2.1 Incumplimiento de la DIA de la ampliación del aeropuerto con respecto a la protección del corredor biológico y a la ordenación de los espacios naturales del Delta del Llobregat

Debemos incidir de nuevo en este informe en el incumplimiento por parte de las autoridades españolas de los compromisos adquiridos con respecto de la DIA de la ampliación del aeropuerto de Barcelona de 2002. Y destacamos nuevamente esta cuestión por encontrarse prácticamente en la misma situación en la que se encontraba hace dos años, cuando presentamos el último informe ante la Comisión en el seno de la Queja EU-Pilot de referencia.

2.1.1 Inexistencia de un Plan Especial de protección del medio natural y del paisaje del Delta del Llobregat

Una de las principales medidas compensatorias que se presentan es la adquisición de la franja litoral mediante la expropiación y utilización como zona pública, y el compromiso de la ordenación general de todas las zonas naturales afectadas:

> *"Se propone, finalmente, la **ordenación de los recursos naturales** de toda la zona, lo que añade una **protección adicional**, medida de control ambiental que se impone por la Comunidad Autónoma, y que **somete de inmediato la zona a un régimen jurídico específico**, que incluye no sólo el uso, sino además las prohibiciones y las limitaciones correspondientes."*

Si bien a lo largo de todo el documento se hacen numerosas menciones a este Plan Especial de ordenación y gestión de los espacios naturales, aún, a día de hoy, tras más de 17 años y habiéndose realizado la ampliación del aeropuerto, dicho plan no ha sido expuesto públicamente ni aprobado por las autoridades, aun habiéndose considerado como una cuestión fundamental y urgente por parte de la Comisión Europea.

2.1.2 Incumplimiento en cuanto a la realización de las medidas compensatorias y complementarias en la zona del corredor biológico El Remolar-Les Filipines y Els Reguerons

Por otro lado, en la DIA también se plantea, como medida compensatoria, el compromiso de establecer un corredor biológico para la fauna entre El Remolar-Les Filipines y Els Reguerons, mediante la conservación y recuperación de los espacios de Can Sabadell. Concretamente se establece lo siguiente:

> *"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."***

Este corredor biológico aún se encuentra totalmente incapacitado tras la construcción del aparcamiento de taxis, con servicios complementarios, por parte de AENA. Si bien dicho aparcamiento ha dejado de estar operativo, las instalaciones continúan ahí, obstaculizando el paso de la fauna y, en definitiva, al no haberse llevado a cabo las medidas correctoras, inutilizando el corredor biológico del que debería formar parte y obviando la protección que por imperativo legal se le tiene que aplicar al estar incluido dentro de la Red Natura 2000.

Recordamos que AENA se comprometió en la DIA del desvío de la C-31 de 2004 a llevar a cabo una serie de medidas correctoras adicionales encuadradas en este proyecto que se integraba en la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Así, entre otras cosas, se contemplaba substituir la pavimentación de la carretera que conecta el aparcamiento con los accesos la terminal T1 del aeropuerto de Barcelona, con tal de que se integrara mejor con el medio natural (se especifica como ejemplo su substitución por adoquines), a la vez que la vía se cerraba al tránsito en general y solo se permitiría su uso como zona de servicio excepcional. A día de hoy esta carretera se está utilizando como vial de servicio entre la C-31 y los accesos a la T1 con el volumen de tránsito rodado que ello supone. También se estableció que debían realizarse las medidas oportunas para permitir la permeabilidad hidrológica y faunística mediante los pasos de fauna necesarios como pantallas visuales (apartado 4.1 c). Estas medidas nunca se llevaron a cabo.

Por otro lado, si bien se estableció en la DIA de ampliación del aeropuerto la necesidad de adoptar una serie de medidas preventivas y correctoras para disminuir la afectación que el sistema de aproximación de la nueva pista genera en los sectores de El Remolar y de La Ricarda, entendemos que las medidas correctoras no han sido diseñadas para minimizar las afectaciones que el establecimiento de las obras de la ampliación del aeropuerto han tenido sobre la dinámica de la vegetación y la avifauna.

Como ya se ha expuesto a lo largo de la Queja, no solamente se ha construido (sin la aplicación correspondientes medidas correctoras adicionales) sobre el mencionado corredor biológico que AENA se había comprometido a restaurar para la fauna, sino que se habría construido sobre una zona que fue declarada parte de la ZEPA nº146 antes del inicio de las obras y sin que, en consecuencia, se hubiese llevado a cabo la debida comunicación a la Comisión Europea.

Por lo tanto, se habría incumplido con el compromiso asumido en su día con la DIA de la ampliación del aeropuerto de 2002, cuando la zona aún no estaba incluida dentro de la ZEPA, y dicho incumplimiento se produjo incluso habiendo sido ya declarada la zona como ZEPA (recordemos que las obras se iniciaron en 2008 y la delimitación de la ZEPA en 2006), es decir, habiendo cambiado las circunstancias en las que se emitió la DIA de la ampliación del aeropuerto y del desvío de la carretera C-31.

Entendemos que este cambio de circunstancias en el seno del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona debería haber implicado una nueva

comunicación a la Comisión Europea, en tanto el nivel de afectación al medio ambiente incrementó antes de iniciarse las obras del aparcamiento de taxis y debiendo justificar de nuevo las “razones imperiosas de interés público de primer orden” que motivaran las actuaciones.

De hecho, la normativa estatal sobre evaluación de impacto ambiental vigente en el momento de emisión de la mencionada DIA (el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental) establecía que cualquier cambio o ampliación de proyectos ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que pudieran tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, es decir, cuando se produjesen, entre otras cosas, la afección a áreas de especial protección de la Red Natura 2000 o humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar, tenían que someterse a evaluación de impacto ambiental (Anexo II, Grupo 9, k) 5ª).

Asimismo, la disposición adicional cuarta, en su apartado segundo, de conformidad con el artículo 6.4 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, establecía que, a la vista de las conclusiones de la evaluación de impacto sobre las zonas de la Red Natura 2000, el Ministerio de Medio Ambiente debía fijar las medidas compensatorias necesarias para **garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000**.

La Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, vigente en el momento de llevarse a cabo la EIA de la ampliación del aeropuerto, establece en su artículo 2.1 que “*los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una* ***evaluación con respecto a sus efectos***”.

Además, el artículo 3 de dicha Directiva establece que la EIA identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular, los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre: el ser humano, la fauna y la flora, el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje, y los bienes materiales y el patrimonio cultural.

2.1.3 Imposibilidad jurídica de aplicar el artículo 6 de la Directiva de Hábitats en las zonas inventariadas IBA antes de ser declaradas ZEPA.

Para aclarar esta cuestión debemos remontarnos al principio de la tramitación ambiental para la ampliación del aeropuerto de Barcelona. El 31 de mayo de 1999, el Ministerio de Fomento trasladó a la Dirección General XI de la Comisión Europea el documento **"*Afectación ambiental de la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona sobre los espacios naturales protegidos inmediatos (cumplimiento de la Directiva92/43/CEE)*".** En el momento en que se produce esta primera

comunicación del Estado español a la Comisión Europea (mayo de 1999) los servicios técnicos de la misma aún consideraban que en las áreas inventariadas como IBA eran plenamente aplicables los apartados desde el 2 al 4 del artículo 6 de la Directiva de Hábitats. Ello se desprende de las recomendaciones de los servicios técnicos de la Comisión, plasmadas en el documento "**GESTIÓN DE ESPACIOS NATURA 2000. Disposiciones del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE sobre hábitats"** (elaborado antes del año 2000). Lo mismos criterios seguían vigentes en la respuesta de la Comisión Europea que se produjo en fecha de 17 de agosto de 1999.

Como se comenta en el apartado 5º de la **Sentencia de 28 de junio de 2007, C-235/04, contra el Reino de España**, por esas mismas fechas -finales de los 90- la Comisión Europea estaba recibiendo una serie de Quejas procedentes de diversos lugares de España en las que se exponía la incorrecta aplicación de la Directiva de Aves al no haberse designado ZEPA suficientes en número y en superficie en el territorio nacional. Las Quejas habían sido admitidas a trámite utilizando como criterio de determinación del grado de cumplimiento en la designación de ZEPA el **Inventario de las IBA de 1998**.

Entre las Quejas presentadas figuraba la enviada por DEPANA sobre el Delta del Llobregat, ya que no se habían seguido criterios científicos a la hora de delimitar la ZEPA Nº 146: El Delta del Llobregat. Como resultado de la aplicación incorrecta tan solo se había incorporado el 26% de la IBA Nº 140: El Delta del Llobregat, sin que la Generalitat de Catalunya, administración responsable de la designación, hubiese aportado documentación científica alguna que justificara que era esa y no otra la delimitación más idónea para el cumplimiento de los objetivos de conservación de las especies de aves del **Anexo I** y las migratorias del **Anexo II** presentes en el espacio.

El conjunto de Quejas presentadas acabó formando parte de una Queja trasversal que las aglutinó y que finalmente comportó la interposición del recurso que culminó con la sentencia condenatoria contra el Reino de España (**Sentencia de 28 de junio de 2007, C-235/04**).

Durante todo el periodo que trascurre desde el comienzo de aplicación del artículo 6 apartado 2, que se inicia con el envío del primer documento a la Comisión Europea, las misivas entre ésta y el Estado, la tramitación del EIA y su culminación en la publicación de la DIA mediante la Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, publicada el 18 de enero del mismo año, y en la que finalmente son invocadas «razones imperiosas de interés público de primer orden», el Estado español es consciente de las diferentes Quejas que tiene abiertas y de la relevancia que en éstas tiene el Inventario de las IBA de 1998. Por lo tanto, el Estado evita toda mención y/o referencia a la IBA Nº 140, a sus afectaciones durante el proceso de ampliación del aeropuerto, así como la determinación de posibles compensaciones, ya que éstas podrían haber sido utilizadas como reconocimiento implícito del valor científico del **Inventario**.

El Estado se limitó a compensar las afectaciones a la zona ya designada como ZEPA Nº 146: El Delta del Llobregat y a una parte escasa de los hábitats

presentes en las zonas aún no designadas. Valga recordar que estos hábitats estaban en la IBA nº 140 y no en un LIC, ni en una propuesta para su inclusión. También cabe mencionar que más de 400 hectáreas de la IBA nº 140 han ido pasando a la Red Natura 2000 en los años posteriores a la publicación de la DIA (la misma zona de Can Sabadell), lo que demuestra que la Administración siempre ha sido consciente de sus valores naturales y de sus incumplimientos.

Esta forma de actuar se visibiliza más claramente cuando se comparan los tratamientos y las compensaciones que se dan en la ampliación del **Aeropuerto de Barajas** y el de Barcelona, que se tramitaba en las mismas fechas. En la DIA publicada el 13 de diciembre de 2001 mediante la *Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid*, también se invocan «*razones imperiosas de interés público de primer orden*», en aplicación del artículo 6 apartado 4 de la **Directiva de Hábitats.** No obstante, a diferencia del caso de la ampliación de Barcelona, la afectación de las actuaciones era sobre un lugar propuesto como LIC.

En este caso la tramitación era coherente con los impactos. Se contempla la afectación al conjunto del lugar y se consideran afectadas unas 1250 hectáreas. Como medida compensatoria más relevante se requirió la reposición de otras 1250 hectáreas para mantener los objetivos de conservación. En el caso de la ampliación del Aeropuerto de Barcelona, la compensación territorial propuesta fue de unas 90 hectáreas. Aquí solo queremos remarcar que la mayoría de compensaciones territoriales que se daban eran entono a la conservación de terrenos que ya poseían altos valores naturales, como en el caso de las marismas de Can Sabadell, por lo tanto, no eran compensaciones sino medidas para la disminución del impacto.

Al parecer, en aquel momento, la Comisión Europea se dio por satisfecha con la tramitación del **artículo 6 de la Directiva de Hábitats**, que culminó con la invocación de las razones imperiosas de interés público de primer orden.

<u>En el caso de la ampliación del Aeropuerto de Barcelona, en el momento de la publicación de la Resolución ya había jurisprudencia reiterada que determinaba que en el caso de una IBA no era aplicable el artículo 6, apartados 2 a 4, de la Directiva de Hábitats, como determina el alto Tribunal en los párrafos 43 a 59 de la Sentencia de 7 de diciembre de 2000, C-374/98, Comisión contra la República Francesa (Basses Courvieres), entre otros varios pronunciamientos. Por lo tanto, para los territorios de la IBA Nº 140 que aún no habían sido designados ZEPA no se podían invocar las «razones imperiosas de interés público de primer orden». Estos espacios, y de forma muy especial las zonas húmedas, estaban amparados por el párrafo primero del apartado 4 del artículo 4 de la Directiva de Aves.</u>

En este caso la incorrecta interpretación y aplicación de las Directivas europeas supuso un beneficio para el Estado y un grave perjuicio para las especies de aves objeto de conservación del lugar, así como para sus hábitats. Los informes científicos que hemos aportado a lo largo de este Pilot así lo demuestran.

2.2 Necesidad de una nueva tramitación de la EIA para los futuros proyectos previstos para el aeropuerto de Barcelona

Por otro lado, nos vemos con la obligación de dejar constancia de nuevos hechos que se enmarcan dentro del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona y que pueden suponer un grave impacto sobre los espacios naturales y especies del Delta del Llobregat: la construcción de una nueva terminal satélite y la consolidación de la llamada ciudad aeroportuaria.

Asimismo, debemos hacer referencia a una nueva propuesta, efectuada por la Cámara de Comercio de Barcelona, de alargar la tercera pista para alcanzar los 90 millones de pasajeros en el aeropuerto de Barcelona.

2.2.1 Edificio Satélite del aeropuerto de Barcelona

Recientemente AENA ha anunciado el inicio de las obras de la terminal satélite de la T1 entre 2021 y 2022, con la previsión de que las mismas finalicen en 2026. El Consejo de Administración de AENA aprobó el 26 de marzo del año en curso el inicio del proceso para la construcción del nuevo edificio, mediante la licitación de la asistencia técnica y la redacción del proyecto y la asistencia de arquitectura.

Según la página web de AENA, la asistencia técnica para la redacción del proyecto sale a concurso con un presupuesto de 12 millones de euros y un plazo de ejecución de 18 meses, y dicha asistencia incluye la redacción de los proyectos constructivos que sirvan de base para la licitación de las obras del nuevo Edificio Satélite T1S, la reconfiguración de la terminal T1, la construcción del túnel de conexión de la T1 con el nuevo edificio satélite, la ampliación de los aparcamientos de dicha terminal y modificaciones en el campo de vuelos con la construcción de una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves asociada al nuevo edificio satélite y de nuevas calles de rodaje. En cuanto a la asistencia técnica de arquitectura, la cual contempla el periodo de obras, sale a licitación por un importe máximo de 648.000 euros y un plazo de 48 meses.

Dicho proyecto ya fue contemplado en el Plan Director del 1999, pero no se llegó a presentar ningún proyecto concreto. Su construcción se justifica por el gran aumento de pasajeros, así como de compañías de vuelo instaladas en el aeropuerto, que hacen que la nueva terminal se esté quedando pequeña pocos años tras su inauguración. Por ello, AENA prevé la construcción de una nueva terminal que tenga una función esencial sobre todo durante los meses de más actividad.

Este edificio satélite está previsto que tenga conexión directa con la nueva terminal y que disponga de 17 pasarelas para aeronaves de gran envergadura para fomentar el aumento del tráfico aéreo. De esta manera, las compañías podrán seguir potenciando los vuelos de bajo coste y, al haber más aeronaves de gran tamaño, se necesitará ampliar las pistas actuales.

La nueva terminal y su ampliación complementaria afectaría directamente a la zona ZEPA contigua del Delta del Llobregat (La Ricarda-Cal Tet), por lo que se

requeriría **elaborar una nueva evaluación de impacto ambiental** que se adecuara a las necesidades del lugar. Insistimos en este punto ya que entendemos que solamente con la presión que pueda ejercer la Comisión Europea se podrá garantizar la protección real y efectiva de los espacios naturales y especies que se encuentran en el Delta y que ya han sido muy perjudicados por las actuaciones de ampliación del aeropuerto de Barcelona. Si se llevara a cabo este proyecto, antes debería procederse a **compensar adecuadamente y restaurar los espacios afectados y que han sido objeto de varios incumplimientos** por parte de AENA y de las autoridades españolas.

2.2.2 Ciudad Aeroportuaria del aeropuerto de Barcelona

La ciudad aeroportuaria también es un proyecto que ya se contemplaba en el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona del año 1999 y en la DIA de ampliación del aeropuerto de 2002.

El incremento de pasajeros y de mercancías transportadas, además de la construcción del nuevo Edificio Satélite, justificaría para AENA y las autoridades públicas aprovechar el entorno inmediato del aeropuerto y construir varios hoteles, oficinas y otros centros de actividad que, a día de hoy, aún no se han construido. Esta nueva ocupación incrementa los impactos negativos sobre las aguas superficiales y freáticas que alimentan las zonas húmedas de La Ricarda y El Remolar que como hemos expuesto en nuestros comunicados, ya se encuentran muy eutrofizadas.

Igual que en el proyecto anterior, si se quiere materializar esta propuesta sería necesario **elaborar una nueva EIA**, teniendo en cuenta las afectaciones de las zonas naturales más cercanas al área del aeropuerto. La urbanización de la Ciudad Aeroportuaria se contempló dentro de la DIA de ampliación del aeropuerto de 2002, y a día de hoy esta DIA habría perdido su vigencia y deja de producir efectos con respecto a la ejecución de dicho proyecto, lo cual implica que debe iniciarse nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental conforme a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental[1]. Se ha de tener en cuenta que la zona cubre más de 200 hectáreas.

---

1 En virtud de la Disposición transitoria primera, apartado 3, de la Ley 21/2013, las declaraciones de impacto ambiental publicadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley perderán su vigencia y cesarán en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera comenzado la ejecución de los proyectos o actividades en el plazo máximo de 6 años desde la entrada en vigor de esta Ley (entrada en vigor: 12 de diciembre de 2013).

No obstante, la DIA de ampliación del aeropuerto de 2002 ya habría caducado con respecto a la ejecución del proyecto de la ciudad aeroportuaria, en tanto que la normativa sobre evaluación de impacto ambiental vigente en su momento (así como la actual Ley 21/2013, en su artículo 43), prevé que la DIA perderá su vigencia y cesarán sus efectos si no se hubiese empezado la ejecución del proyecto tras 5 años desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado, en el caso de proyectos competencia de la Administración General del Estado.

2.2.3 Nueva propuesta de la Cámara de Comercio: alargar la tercera pista

Un reciente informe de la Cambra de Comerç de Barcelona ha retomado la idea de reorganizar los aterrizajes y despegues o bien alargar la tercera pista para facilitar el acceso de aeronaves de gran envergadura. Esta nueva propuesta se expone por la supuesta necesidad de afrontar los problemas de capacidad del aeropuerto de Barcelona y con el objetivo de llegar a los 90 millones de pasajeros en 2030 (actualmente el tráfico de pasajeros supera los 50 millones).

La opción de reorganizar los aterrizajes y despegues supondría que el ruido provocado por el aeropuerto se triplicara, pasando de 4.199 personas afectadas por niveles de ruido superiores a los 45 decibelios hasta las 12.653 personas. Esto implicaría también que el ruido llegara hasta el municipio de Castelldefels, sumándose a los municipios actualmente afectados (el Prat de Llobregat y Gavà).

Por ello, la opción que la Cambra de Comerç considera más adecuada es la de alargar la tercera pista. Según el director de estudios de infraestructuras de la Cámara, el Sr. Cristian Bardají, ésta sería la "opción más sencilla". Así, a pesar de que dicha opción reduciría el impacto acústico, implicaría ocupar parte de los espacios naturales protegidos de El Remolar sud y La Ricarda norte. Evidentemente, ello supondría un importante impacto en la biodiversidad de la zona, dado que desaparecerían estas dos áreas incluidas en la ZEPA del Delta del Llobregat.

2.3 Conclusiones con respecto a las nuevas aportaciones

La Comisión debería iniciar un procedimiento de infracción contra el Reino de España, de acuerdo con el artículo 258 del TFUE por posibles incumplimientos del Derecho comunitario, en concreto, de la Directiva de evaluación de impacto ambiental, la Directiva de Aves y Directiva de Hábitats. Estas directivas, en esencia, obligan a los Estados miembros a que los proyectos sean evaluados de manera adecuada antes de su aprobación para evitar consecuencias indeseables para el medio ambiente, los espacios naturales, los hábitats y las especies.

La EIA de la ampliación del aeropuerto no se llevó a cabo de forma correcta ni se establecieron las medidas necesarias para garantizar la protección de los espacios naturales, ni las especies del Delta del Llobregat, como hemos tenido ocasión de exponer desde que presentamos la Queja en 2012, y las medidas compensatorias y complementarias que se establecieron en la DIA de ampliación del aeropuerto de 2002 y en la de desvío de la C-31 de 2004 tampoco han sido cumplidas a día de hoy (por otro lado, también desconocemos si se ha dado cumplimiento a las medidas de seguimiento y vigilancia establecidas en la DIA de la ampliación del aeropuerto[2]). Como

2 *"12.ª Seguimiento y vigilancia. Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos de los diversos proyectos que forman parte de las obras del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona y para verificar la operatividad de las*

consecuencia, se ha producido un detrimento de las zonas y una disminución de las especies más que notable y no se ha dado la protección merecida y legalmente exigida a las mismas.

Entendemos, por ello, que una **medida compensatoria imprescindible** en este caso debería ser, además de cumplir con las que ya se había comprometido, facilitar hábitats alternativos para las especies más afectadas por la ampliación, financiando la adquisición de terrenos privados abandonados o de tierras agrícolas poco productivas.

Los terrenos que se adquirieron o se propusieron adquirir, como el camping Toro Bravo y el llamado corredor litoral, son zonas aeroportuarias con servidumbres que afectan al desarrollo de algunas de las poblaciones de aves más destacadas de estos espacios. Prueba de ello es que ni por asomo se han cumplido las expectativas de incremento de las poblaciones de aves del Anexo I que se publicó en la DIA del 2002 a partir del informe-comunicado remitido a la Comisión Europea para que diera su beneplácito a la ampliación.

Los incrementos de poblaciones que se proponían, lejos de cumplirse, se han convertido en descensos significativos cuando no en desaparición de algunas especies como nidificantes, como es el caso del aguilucho lagunero y del chorlitejo patinegro. Los nuevos hábitats tienen que ser análogos en dimensiones y diversidad a los destruidos y alejados de las cabeceras de las pistas o de las servidumbres que implican un control estricto de la ornitofauna.

Igualmente deberían concederse subvenciones directas a agricultores con fincas estratégicamente situadas para establecer parcelas donde se siembren cereales y no se recolecten. Esta actuación es básica para facilitar el incremento de las poblaciones de anátidas que se encuentra bajo mínimos. También serviría para regular y controlar el flujo en el entorno aeroportuario, de especies como la paloma torcaz y la tortola turca. Igualmente contribuirían a la recuperación de especies como la tórtola europea, la codorniz e incluso las terreras comunes casi desaparecidas en el Delta.

Este tipo de medidas son las únicas que podrían llegar a compensar los efectos negativos que la ampliación del aeropuerto ha supuesto para las especies de aves que habitan el Delta del Llobregat, muchas de las cuales son objeto de especial conservación del lugar. Valga señalar que este tipo de medidas han sido implementadas con éxito en zonas con problemáticas complejas como en el canal Segarra-Garriges o en los aeropuertos de Madrid y el de Ciudad Real.

Por otro lado, insistimos en que, hasta que las zonas y especies protegidas afectadas por las obras que se han producido en el seno de esta ampliación no se hayan restaurado y compensado, los nuevos proyectos anunciados por AENA no pueden concretarse en los términos en que se contemplan, y de ello debería de dejarse constancia en las nuevas evaluaciones de impacto ambiental que deban llevarse a cabo.

---

medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración".

El impacto que dichos proyectos puedan suponer al Delta del Llobregat incrementaría el daño ya producido desde que se empezaron las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona y que aún no han sido reparados. Por ello, en la elaboración de las correspondientes evaluaciones de impacto ambiental, ha de prevalecer el criterio de protección de los espacios y especies protegidos en el Delta y las medidas que se establezcan en sus DIAs habrán de compensar los perjuicios pasados, presentes y futuros.

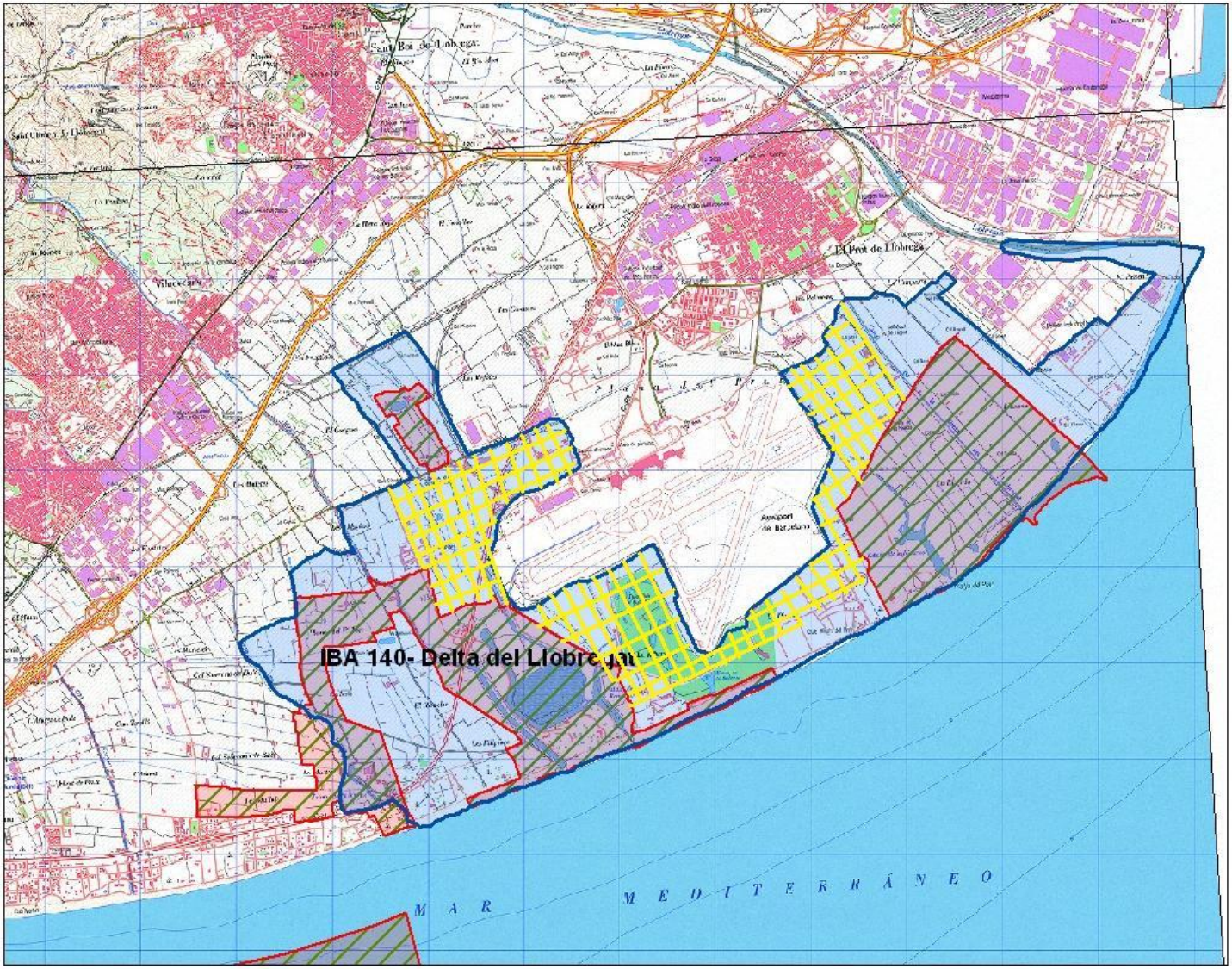
Por todo ello, rogamos a la Comisión Europea lleve a cabo la presión correspondiente sobre las autoridades españolas para que se dé cumplimiento a la normativa comunitaria aplicable. Ello solamente será posible si se abre un **procedimiento de infracción contra el Reino de España**, pues a día de hoy las autoridades españolas aún no han cumplido con sus compromisos y ello está suponiendo que el Delta del Llobregat esté sufriendo perjuicios innecesarios e injustificados que no se resuelven y que se podrían ver agravados en un futuro próximo, poniendo en riesgo la coherencia misma de la Red Natura 2000 en la zona.

En Barcelona, a 17 de julio de 2019.

Firmado,

José Antonio García Moreno
Vicepresidente de DEPANA

ANEXO 1: Mapa de la IBA de 1998 con la afectación de la ampliación del aeropuerto.



SEO/BirdLife

BirdLife IBA ÁREA IMPORTANTE PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS AVES

Leyenda

- IBA
- ZEPA
- LIC

Inventario 1998

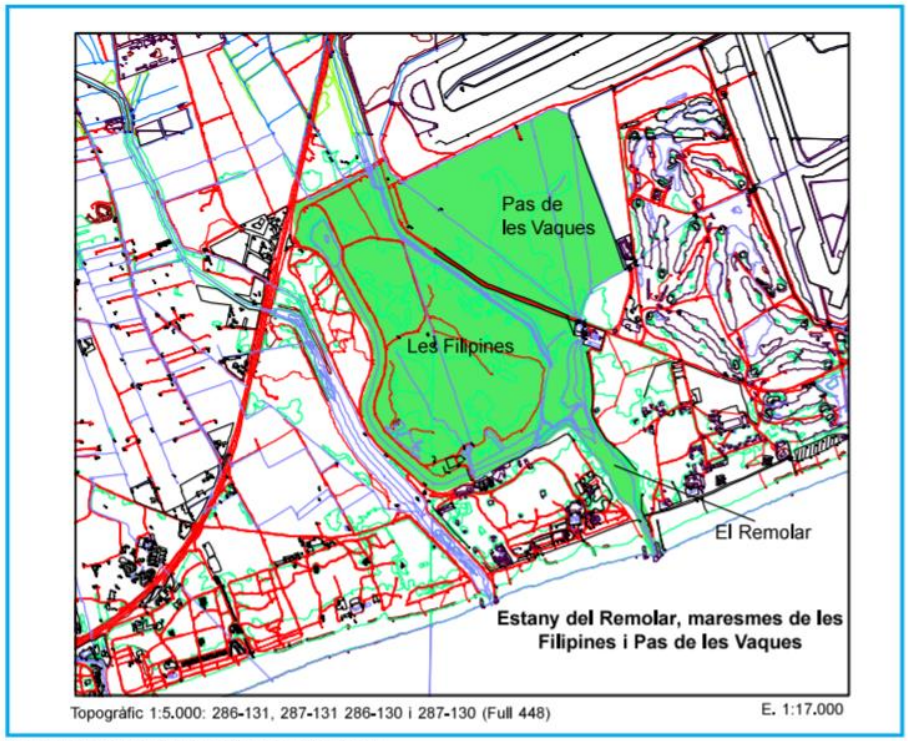
En **amarillo**, el área afectada por la ampliación del aeropuerto de la IBA de 1998 que aún no era ZEPA.

Superficie ocupada en virtud del Plan Director del Aeropuerto de Barcelona: **1533,54 ha**.

Superficie que ocupa la obra dentro de la IBA: **580 ha**.

ANEXO 2: Planos de las zonas húmedas y hábitats comunitarios afectados por la ampliación y no compensados

El Pas de les Vaques (zonas húmedas y prados salinos): **75 ha**

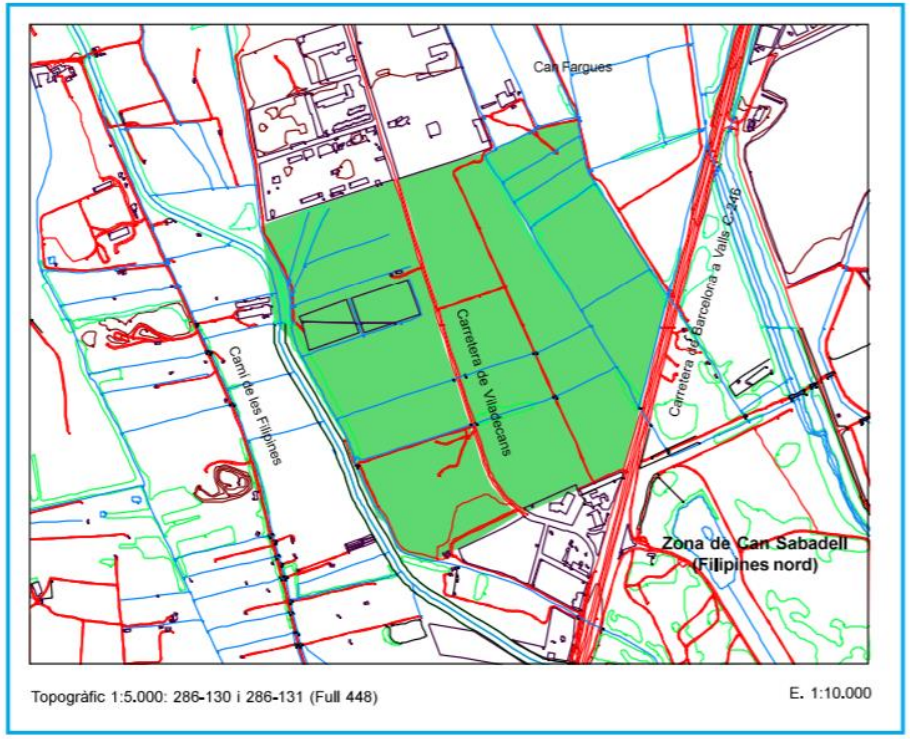


Cartografia de referència de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

La Volatería (lagunas del campo de golf y prados salinos: **90 ha**
Can Camins (HIC): **55 ha**

Cartografia de referència de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

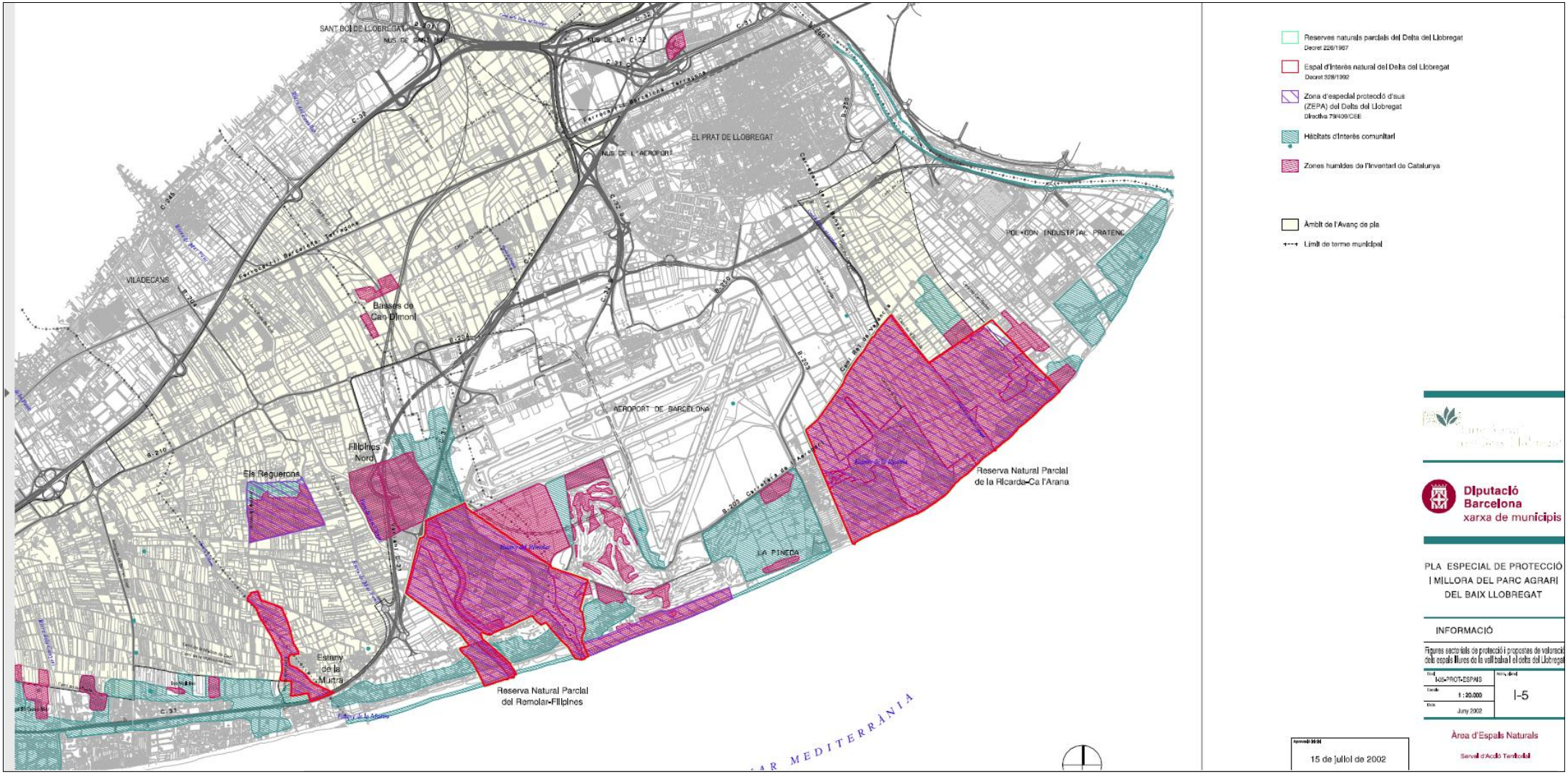
<u>Can Sabadell: 17 ha</u> <u>(zona húmeda)</u> **<u>30 ha</u>** <u>(HIC)</u>



Cartografia de referència de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

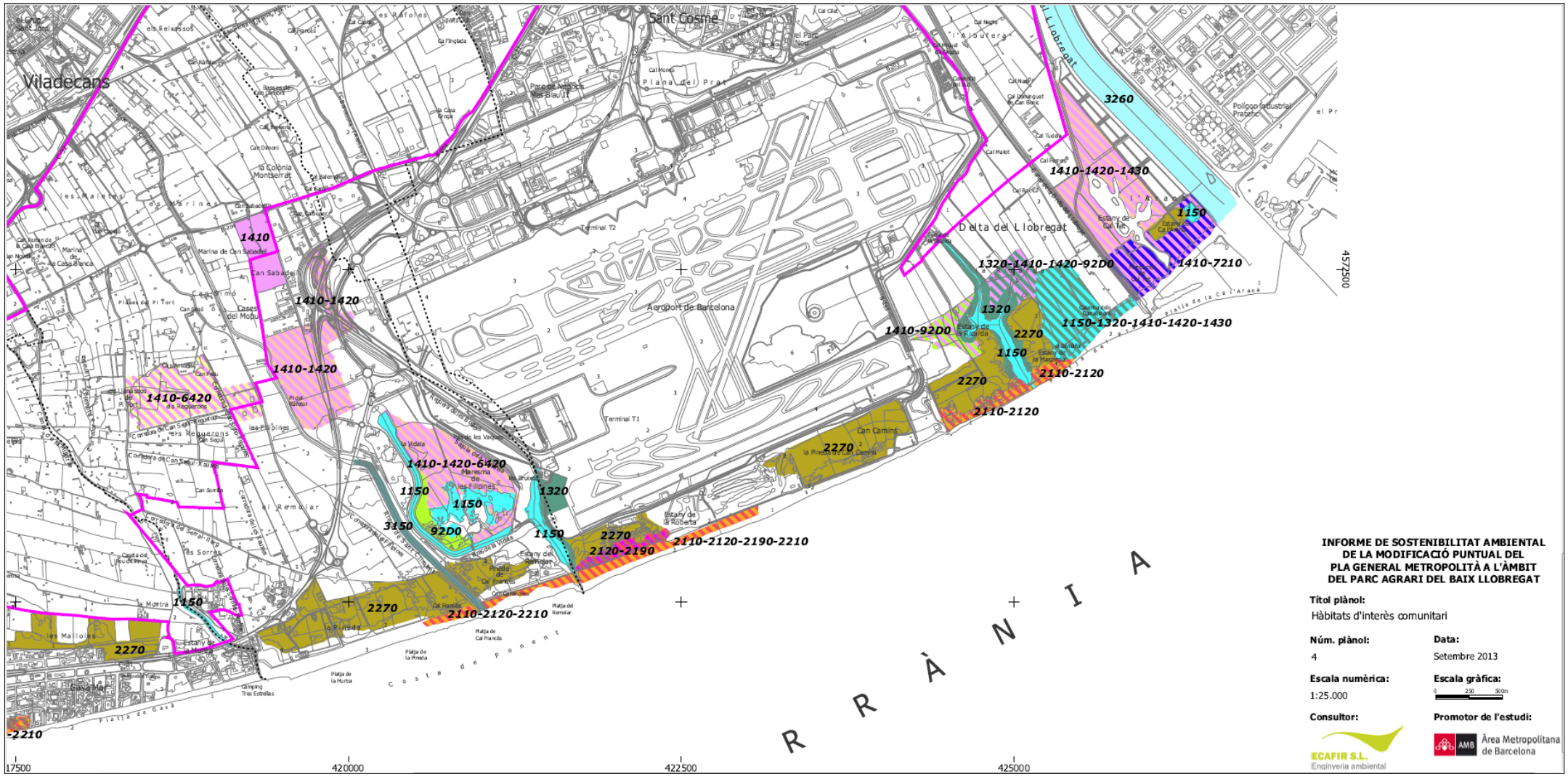
ANEXO 3: Comparativa de planos oficiales de los hábitats de interés comunitario del Delta del Llobregat antes y después de la ampliación del aeropuerto

<u>HIC y zonas húmedas (2001)</u>



HIC y zonas húmedas (2006)

Total superficie de zonas húmedas e HIC afectadas: **272 ha**


Viladecans
Sant Cosme
Aeroport de Barcelona
Delta del Llobregat
Terminal T2
Terminal T1
Plana del Prat
Polígono Industrial Prateric
3260
1410-1420-1430
1150
1320-1410-1420-92D0
1410-7210
1410-92D0
1320
2270
1150-1320-1410-1420-1430
1150
2110-2120
2270
2110-2120
2270
1410
1410-1420
1410-1420
1410-6420
1410-1420-6420
1150
1150
1320
3150
92D0
1150
2270
2120-2190
2110-2120-2190-2210
2110-2120-2210
2270
1150
2270
-2210
Costa de Ponent
Platja de Gavà
Platja de la Ca l'Arana
Platja del Remolar
Platja de la Murtra
Platja de la Pineda
Platja de Cal Francés
Camping Tres Estrellas
Platja Mar
Can Sabadell
Can Camins
Estany de la Ricarda
Estany de la Roberta
Estany de la Macolla
Estany de Cal Tet
Estany del Remolar
Marina de Can Sabadell
Pinedes del Pi Tort
Cases del Modul
Pitch and Putt
Les Pitines
Les Mallores
Les Sorres
Les Malaleies
Les Marines
Les Rafones
Les Feixanesos
Cal Francés
Cal Gat
Cal Monis
Cal Naiu
Cal Dominguet de Can Blanc
Cal Tudela
Cal Maiet
Cal Ferrer
Cal Rocca
Cal Noguè
Cal Ginal
Cal Dinoni
Cal Balanca
Cal Fuster
Cal Sabater
Cal Ferran de la Casa Blanca
Marina de la Casa Blanca
Can Palau
Can Sorrer
Can Pelat
Can Sumó
Can Sumó Xalet
Can Sumó Gran
Can Sumó Petit
Can Sumó Nou
Can Sumó Vell

ANEXO 4: Fichas de las zonas húmedas afectadas por la ampliación del aeropuerto publicadas en el 2001

Estany del Remolar, maresmes de les Filipines i Pas de les Vaques

0620800

Baix Llobregat

Viladecans i el Prat de Llobregat

L'estany del Remolar i les maresmes de les Filipines constitueixen la part central de la Reserva natural parcial «El Remolar-Filipines». Aquesta fitxa incorpora, a més, la zona coneguda com a Pas de les Vaques, integrat en les instal·lacions aeroportuàries. Tot aquest sector configura una de les principals zones humides del delta, tant pel que fa a la vegetació com a les espècies d'ocells que hi nidifiquen.

L'estany del Remolar data del segle XI i es correspon amb una antiga desembocadura del riu Llobregat.

L'anomenat Braç de la Vidala és un braç de l'estany del Remolar, que ja apareix en alguns mapes del segle XIX i que va ser ampliat, entre els anys 50 i 60, mitjançant el buidat del terreny. Avui dia aquest nou braç es troba del tot naturalitzat. Cal dir, però, que el seu estat de conservació es troba afectat per l'entrada d'aigua provinent dels regadius, que n'augmenta l'eutrofització. Aquí s'hi troben hàbitats d'interès comunitari com els gramenets vivaços d'espartina (hàbitat d'interès comunitari prioritari; codi 1320), els canyissars, jonqueres, alguns retalls de tamarigar (hàbitat d'interès comunitari; codi 92D0) i l'albereda (hàbitat d'interès comunitari; codi 92A0), entre d'altres. Destaquen espècies com el narcis serotí *(Narcissus serotinus)* i el lliri groc *(Iris pseudacorus)*. I, pel que fa als ocells, cal fer esment de la boscarla mostaxuda *(Acrocephalus melanopogon)* i el cabusset *(Tachybaptus ruficollis)*, així com la presència d'anàtids a l'hivern.

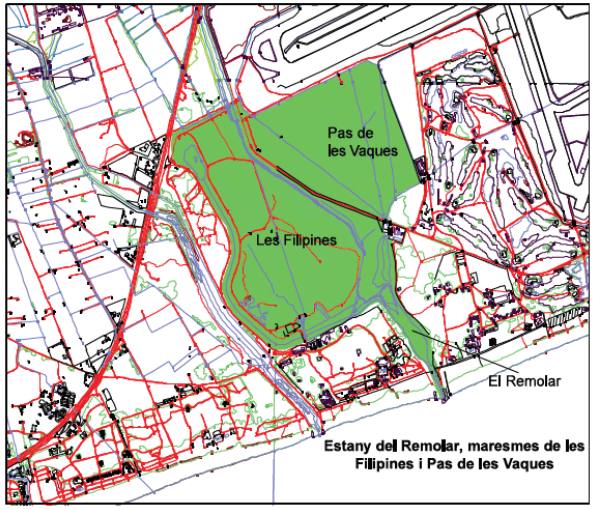
A les maresmes de les Filipines i el Pas de les Vaques es localitzen herbassars submergits de fanerògames d'aigua dolça (hàbitats d'interès comunitari amb codi 3140 i 1150, aquest darrer amb caràcter prioritari). També hi prosperen comunitats vegetals com canyissars, jonqueres, salicornars arbustius i herbacis, etc. En aquesta diversitat d'ambients s'hi troben espècies com el jonc bord *(Triglochin maritima)*, la gencianàcia *Centaurium spicatum*, la ranunculàcia *Ranunculus peltatus*, la graminia *Crypsis aculeata*, la poligonàcia *Polygonium salicifolium; algunes orquídees com Ophrys speculum, Serapias parviflora*; i algunes caròfites interessants com *Chara aspera, Tolypella glomerata* i *Tolypella hispanica*. Cal fer esment de que diversos cavalls camarguesos pasturen per les maresmes de les Filipines amb l'objectiu d'aclarir les masses de canyissar i pemetre la recuperació d'espècies de flora.

Pel que fa a ocells, les colònies reproductores de bec d'alena *(Himantopus himantopus)* d'aquesta zona atorguen importància internacional al delta del Llobregat. També s'hi ha vist criant el rascló *(Rallus aquaticus)* i el rascletó *(Porzana parva)*. De forma esporàdica hi ha criat l'arpella (*Circus aeruginosus*) i l'agró roig (*Ardea purpurea*).

Durant molts anys en aquesta zona s'hi vessaven abocaments industrials i domèstics no depurats. Actualment, malgrat que es mantenen nivells elevats d'eutrofització, l'aigua ha experimentat una certa millora, sobretot el cos central de l'estany, el Remolar. Una prova d'aquesta incipient recuperació de la qualitat de les aigües és la presència d'anguiles *(Anguilla anguilla)*, peixos eurihalins i tortugues de riero! *(Mauremys caspica)*, així com de l'amenaçat fartet *(Aphanius iberus)*, el qual té en aquest espai una població del tot consolidada. El braç de la Vidaleta, en canvi, és clarament eutròfic ja que rep les aigües del sistema Bonyidor–Fonollar-Riera Roja. Aquestes aigües també provoquen un augment de l'eutròfia a la zona de les Filipines.

Cal fer esment, també, de la presència d'espigons a la desembocadura del Remolar.

Aquesta zona forma part de l'anomenat *Eix Verd Remolar-Filipines-Reguerons*, i és d'atenció prioritària per part dels ajuntaments de Viladecans i del Prat de Llobregat.



Topográfic 1:5,000: 286-131, 287-131 286-130 i 287-130 (Full 448) E. 1:17,000

Cartografia de referència de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

A. DESCRIPCIÓ GENERAL

A.1. Tipologia.

- Zones litorals lligades a la dinàmica fluvial: desembocadures actuals de rius, antigues desembocadures, planes d'inundació, ullals, aiguamolls, etc

A.2. Figures o règim de protecció.

- Pla d'espais d'interès natural
- Reserva natural parcial

A.3. Usos.

- Gestió com a zona humida
- Educació ambiental
- Lleure i esports

A.4. Particularitats ecològiques i biològiques.

- Presència d'hàbitats naturals de l'annex I de la Directiva hàbitats
- Presència d'espècies de fauna i flora dels annexos II i IV de la Directiva hàbitats
- Presència d'ocells nidificants de l'annex I de la Directiva ocells
- Elevada diversitat biològica i representativitat

B. DIAGNOSI.

B.1. Alteracions hidrològiques.

- Dragats i actuacions a la llera i marges

B.2. Alteració qualitat de l'aigua.

- Eutrofització

B.3. Alteracions sobre la flora i la fauna.

- Sobrefreqüentació antròpica

B.4. Valoració general de l'indret.

L'estany del Remolar és una antiga gola del riu Llobregat. Juntament amb les maresmes de les Filipines i les del Pas de les Vaques constitueixen una unitat ecològica d'importància cabdal en el conjunt del delta. Havia arribat a ser un espai altament degradat, però la incipient millora de la qualitat de l'aigua, i una gestió adequada, està facilitant la recuperació dels sistemes naturals. Tanmateix, l'espai encara presenta problemes greus d'eutròfia. Forma part del corredor verd Remolar-Filipines-Reguerons.

Versió actualitzada: **Març 2001**

Conca del Llobregat 124

Basses del Golf i maresmes de can Camins

0550800

Baix Llobregat

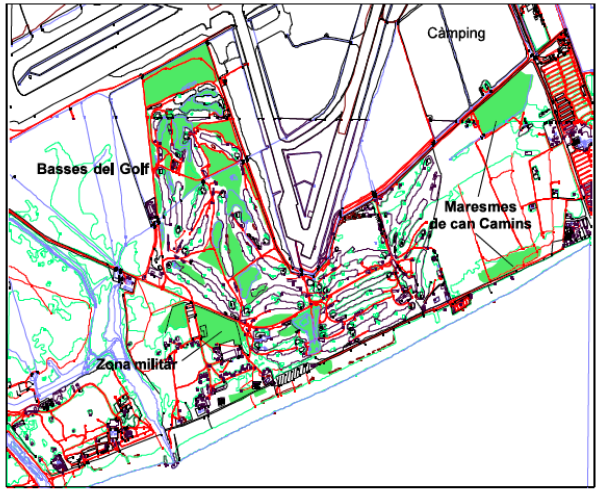
El Prat del Llobregat

Aquesta fitxa engloba una sèrie de zones humides localitzades entre la zona de can Camins i l'antic estany de l'Illa, i les instal·lacions del Reial Club de Golf El Prat.

Les basses del Golf són una quinzena de petits estanyols i prats humits que es troben en l'interior del camp de golf esmentat. Pel que fa als estanyols, destaquen per allotjar vegetació aquàtica submergida ben constituïda. Els prats i herbassars humits són també de gran interès. Cal fer esment de la parcel·la nord, poblat d'un extens canyissar amb jonquera halòfila. Les parcel·les més occidentals són ocupades per un canyissar gairebé monoespecific. Per últim, als herbeis situats al mig de les instal·lacions del càmping s'hi desenvolupen salobrars amb salicòrnia arbustiuva (*Arthrocnemum sp.*), així com prats salins de plantatge marí (*Plantago crassifolia*). En l'actualitat la totalitat de les basses són gestionades púrament amb criteris paisatgístics. Per a les tasques d'enjardinament s'utilitzen, però, espècies pròpies dels sistemes humits com ara la jonca litoral (*Scirpus litoralis*). Gràcies a això, i al fet de presentar una bona població de macròfits submergitrs, es troben en aquests espais espècies d'ocells com el martinet menut *(Ixobrychus minutus)*, *el rascletó (Porzana parva)* i l'agró roig *(Ardea purpurea)*.

A la zona militar, al sud del camp de golf, i específicament en el camp d'aterratge dels helicòpters, s'hi fa també un prat salí amb plantatge marí. Per últim, a la zona de rereduna s'hi troba un mosaic de canyissar i jonqueres halòfiles.

El segon grup de zones humides es localitza al sector de can Camins i antic estany de l'Illa (desecat els anys 50 i avui dia reconvertit en el càmping Cala Gogó). En aquestes maresmes hi creix vegetació higròfila de sòls inundables i mosaic de canyissars i jonqueres halòfiles.



Topogràfic 1:5,000: 287-130 i 287-131 (Full 448) E, 1:18,000

Cartografia de referència de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

A. DESCRIPCIÓ GENERAL

A.1. Tipologia.

- Zones litorals lligades a la dinàmica fluvial: desembocadures actuals de rius, antigues desembocadures, planes d'inundació, ullals, aiguamolls, etc

A.2. Figures o règim de protecció.

A.3. Usos.

- Usos paisatgístics
- Lleure i esports

A.4. Particularitats ecològiques i biològiques.

- Elevada diversitat biològica i representativitat

B. DIAGNOSI.

B.1. Alteracions hidrològiques.

- Variacions dràstiques del nivell d'aigua per derivacions, extraccions i bombeig

B.2. Alteració qualitat de l'aigua.

- Eutrofització

B.3. Alteracions sobre la flora i la fauna.

- Enjardinament

B.4. Valoració general de l'indret.

Les basses del Golf són un conjunt d'espais d'origen antròpic gestionats com a atractiu paisatgístic per les instal·lacions del Reial Club de Golf el Prat. Tanmateix, gaudeixen de certa tranquil·litat i l'avifauna característica de les zones humides hi és nombrosa i ben diversa. Les maresmes de can Camins i la zona militar complementen un espai de gran inetrès florístic.

Zona de can Sabadell (Filipines nord)

1290800

Baix Llobregat

Viladecans

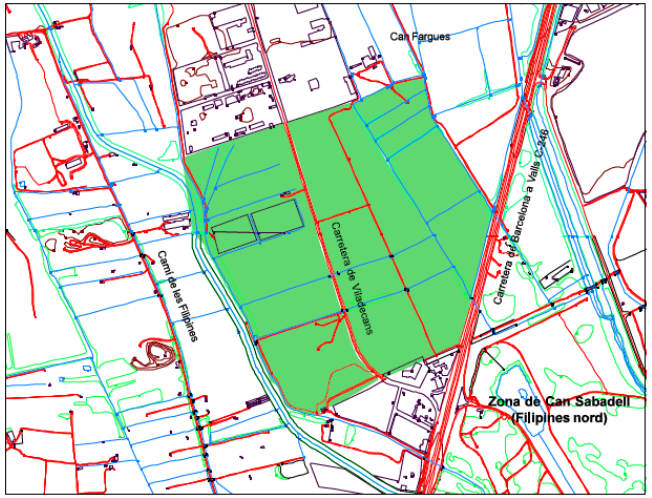
La zona de can Sabadell forma part de l'antiga maresma de les Filipines i es localitza al nord de la carretera C-246 (autovia de Castelldefels).

Actualment la major part del territori està ocupat per jonqueres de *Juncus acutus* (hàbitat d'interès comunitari; codi 1410), amb taques més localitzades de salicornar dominat per cirialera fruticosa *(Arthocnemum fruticosum)* i herbeis de salats *(Suaeda maritima)* i *(Suaeda fruticosa)* (hàbitats d'interès comunitari; codi 1420). A banda d'aquestes comunitats, l'altre ambient destacable són els canals d'aigua i les basses d'inundació permanent. Alguns d'aquests canals estan desconnectats de la xarxa principal i conserven les aigües molt més netes, per la qual cosa són una reserva per a algunes espècies més exigents en la qualitat de les aigües. És en aquestes zones on s'ha localitzat l'espargani comú *(Sparganium erectum)*, que té aquí l'única localitat en tot el delta del Llobregat. Així mateix s'hi troben altres espècies com la carofícia *Chara vulgaris*, les poligonàcies *Polygonium amphibium* i *Polygonium salicifolium*, el lliri groc *(Iris pseudacorus)*, la llentia d'aigua *(Lemna minor)*, la boga (*Typha dominguensis)*, etc.

Pel que fa a la fauna, es tracta d'una important zona d'alimentació de l'agró roig (*Ardea purpurea)* i l'arpella (*Circus aeruginosus*).

Aquest espai està seriament amenaçat per la desviació de la carretera C-246 (autovia de Castelldefels), necessària per a dur a terme les obres d'ampliació de l'aeroport. En aquest sentit, des de l'ajuntament de Viladecans s'està treballant perquè el nou traçat coincideixi amb el traçat actual de la carretera de Viladecans, que ja parteix l'espai en dos. Paral·lelament, l'espai és objecte d'abocaments incontrolats.

Aquest espai forma part de l'*Eix Verd Remolar-Filipines-Reguerons*, i la seva conservació i millora és considerada prioritària pel mateix Ajuntament.



Topogràfic 1:5,000: 286-130 i 286-131 (Full 448) E. 1:10,000

Cartografia de referència de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

A. DESCRIPCIÓ GENERAL

A.1. Tipologia.

- Zones litorals lligades a la dinàmica fluvial: desembocadures actuals de rius, antigues desembocadures, planes d'inundació, ullals, aiguamolls, etc

A.2. Figures o règim de protecció.

A.3. Usos.

- Ramaderia

A.4. Particularitats ecològiques i biològiques.

- Presència d'hàbitats naturals de l'annex I de la Directiva d'habitats
- Elevada diversitat biològica i representativitat

B. DIAGNOSI.

B.1. Alteracions hidrològiques.

- Abocaments de runes i residus inerts

B.2. Alteració qualitat de l'aigua.

- Eutrofització

B.3. Alteracions sobre la flora i la fauna.

- Sobrecàrrega ramadera
- Sobrefreqüentació antròpica

B.4. Valoració general de l'indret.

Interessant zona de mulladius, canals i basses desconnectades de la resta de la xarxa hidrològica de reg i desguàs del delta. La qualitat de l'aigua és clarament superior a la del conjunt del delta, i és per aquest motiu que s'hi localitzen espècies de notable significació ecològica. Forma part del corredor verd Remolar-Filipines-Reguerons.