

a | MÁSTER
UNIVERSITARIO
EN DERECHO AMBIENTAL

Clara Olivé de Fortuny

**PROPUESTA INICIAL DE AMPLIACIÓN DEL
AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT**

**Impacto ambiental sobre la laguna *La Ricarda* y
aplicación del artículo 6.4 de la Directiva Hábitats**

TRABAJO DE FIN DE MÁSTER

Dirigido por la Dra. Lucía Casado Casado

**Barcelona
2025**

Índice

I. INTRODUCCIÓN.....	6
II. EL AEROPUERTO JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT	9
1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL AEROPUERTO.....	9
2. RÉGIMEN DE PROTECCIÓN DEL DELTA DEL LLOBREGAT	9
2.1 <i>Reservas naturales parciales</i>	12
2.2 <i>Red Natura 2000</i>	13
2.3 <i>Plan de Espacios de Interés Natural</i>	20
3. CONFIGURACIÓN ACTUAL DE LAS PISTAS	21
4. CONCURRENCIA DE COMPETENCIAS SOBRE EL AEROPUERTO.....	23
III. MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN	28
1. MARCO EUROPEO	28
1.1 <i>Directiva relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres</i>	28
1.2 <i>Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres</i>	33
1.3 <i>Directiva relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente</i>	35
2. MARCO ESTATAL.....	36
2.1 <i>Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad</i>	36
2.2 <i>Ley de Evaluación Ambiental</i>	39
2.3 <i>Ley de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Documento de Regulación Aeroportuaria</i>	43
2.4 <i>Real Decreto sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio. Plan Director del aeropuerto</i>	44
3. MARCO AUTONÓMICO.....	45
3.1 <i>Ley de Espacios Naturales</i>	46
3.2 <i>Decret pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural</i>	47
3.3 <i>Decret de creació del Catàleg de flora amenaçada de Catalunya</i>	47
3.4 <i>Decret del Catàleg de fauna salvatge autòctona amenaçada i de mesures de protecció i de conservació de la fauna salvatge autòctona protegida</i>	48
IV. ANTECEDENTES. ÚLTIMA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO (2003-2004)...	50
1. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA DE 2002	50

2.	CARTA DE EMPLAZAMIENTO DE LA COMISIÓN EUROPEA A ESPAÑA POR EL INCUMPLIMIENTO DE LA DIRECTIVA HÁBITATS Y LA DIRECTIVA AVES EN LA ZEPA DEL DELTA DEL LLOBREGAT.....	57
3	UN ANTECEDENTE FALLIDO: LA LAGUNA DE <i>CAL TET</i>	59
4	ACTUACIONES MÁS RECIENTES DE AENA Y DE LAS INSTITUCIONES POLÍTICAS	61
V.	LA LAGUNA LA RICARDA.....	63
1.	CARACTERÍSTICAS Y ESTADO ACTUAL DE LA LAGUNA.....	63
2.	HÁBITATS Y ESPECIES DE FAUNA Y FLORA PROTEGIDAS	67
3.	IMPACTO AMBIENTAL DE LA ÚLTIMA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO.....	71
4.	IMPACTOS AMBIENTALES PREVISTOS POR LA NUEVA AMPLIACIÓN AEROPORTUARIA.	74
VI.	APLICACIÓN DE LA EXCEPCIÓN DEL ARTÍCULO 6.4 DIRECTIVA HÁBITATS AL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO.....	78
1.	EVALUACIÓN ADECUADA DEL ARTÍCULO 6.3 DE LA DIRECTIVA HÁBITATS	78
2.	EXCEPCIÓN DEL ARTÍCULO 6.4 DE LA DIRECTIVA HÁBITATS.....	85
2.1	<i>Inexistencia de alternativas viables y con menor impacto ambiental</i>	<i>86</i>
2.1.1	Interpretación de la Comisión Europea y la jurisprudencia del TJUE	86
2.1.2	Alternativas para incrementar la capacidad aeroportuaria	87
2.1.2.1	Derivación de los vuelos <i>low cost</i> hacia los aeropuertos de Reus y Girona, y creación de alternativas ferroviarias	88
2.1.2.2	Extensión de la tercera pista hacia el este y configuración de operaciones independientes	90
2.1.3	Existencia de alternativas viables	93
2.2	<i>Existencia de otras razones imperiosas de interés público de primer orden, previa consulta a la Comisión Europea.....</i>	<i>95</i>
2.2.1	Interpretación de la Comisión Europea y la jurisprudencia del TJUE	95
2.2.2	<i>Hub internacional con Asia y América: “Barcelona conectada al mundo por un aeropuerto intercontinental”</i>	<i>98</i>
2.2.3	Contexto de crisis climática: reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y descarbonización del sector aéreo	102
2.2.4	Razones imperiosas de interés público de primer orden en conflicto... ..	108
2.3	<i>Adopción de las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000</i>	<i>111</i>
2.3.1	Interpretación de la Comisión Europea y la jurisprudencia del TJUE	111
2.3.2	Medidas compensatorias propuestas por AENA.....	116
2.4	<i>Consulta previa a la Comisión Europea</i>	<i>119</i>

VII. TRÁMITES PARA MATERIALIZAR LA PROPUESTA DE AMPLIACIÓN	122
VIII. CONCLUSIONES.....	130
IX. FUENTES DE CONSULTA	140
1. BIBLIOGRAFÍA	140
2. OTRAS FUENTES DOCUMENTALES	143
3. WEBGRAFÍA.....	147
4. JURISPRUDENCIA	148
X. ANEXOS	151

Abreviaturas

CE	Constitución Española
DAE	Declaración Ambiental Estratégica
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DORA	Documento de Regulación Aeroportuaria
EAC	Estatuto de Autonomía de Cataluña
EAE	Evaluación Ambiental Estratégica
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
GEI	Gases de Efecto Invernadero
HIC	Hábitat de Interés Comunitario
IBA	Área Importante para la Conservación de las Aves
LEA	Ley de Evaluación Ambiental
LPNB	Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad
LIC	Lugar de Importancia Comunitaria
PEIN	Plan de Espacios de Interés Natural
STJUE	Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea
TJUE	Tribunal de Justicia de la Unión Europea
ZEC	Zona de Especial Conservación
ZEPA	Zona de Especial Protección para las Aves

I. Introducción

Este trabajo final de máster es un caso práctico sobre el impacto ambiental de la propuesta de extensión de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona-El Prat sobre *La Ricarda*, una laguna incluida en la Red Natura 2000, y sobre la aplicación a este caso concreto del artículo 6.4 de la Directiva Hábitats, que establece los requisitos para poder aprobar o autorizar, de manera excepcional, planes o proyectos que puedan causar un perjuicio a la integridad de la Red Natura.

El art. 6.3 de esta directiva, regula un instrumento preventivo de protección de la Red Natura: la evaluación ambiental adecuada de los planes o proyectos que puedan afectar de manera apreciable los objetivos de conservación y la integridad de las Zonas Especiales de Conservación y las Zonas de Especial Protección para las Aves.

Y, en el cuarto apartado, prevé una excepción que permite aprobar planes o proyectos cuando, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación adecuada, se acredita que no hay otras alternativas viables con menor incidencia ambiental y que existen razones imperiosas de interés público de primer orden que justifiquen realizar dicho plan o proyecto. En estos casos, se deben adoptar las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000, las cuales serán comunicadas, una vez aprobadas, a la Comisión Europea.

Este precepto hace uso de conceptos jurídicos indeterminados, motivo por el cual el Tribunal de Justicia de la Unión Europea y la Comisión Europea han ido interpretando su contenido.

Dicho esto, con anterioridad a la pandemia de COVID-19, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) anunció su propuesta de ampliar la tercera pista del aeropuerto Josep Tarradellas unos 500 metros hacia el este, ante la saturación de las infraestructuras aeroportuarias existentes. La problemática se debe a que, a pesar de la actual operativa segregada de las pistas (consistente en que los despegues se efectúan por la tercera pista, que es la que se quiere extender, y los aterrizajes se realizan por la pista tierra, que es la más larga), hay algunos aviones de largo radio o buque ancho (*Wide Body*) que tienen que despegar por la pista más larga porque la tercera pista es demasiado corta. Como consecuencia de estos Despegues No Preferentes de aviones *Wide Body* por la pista de aterrizajes, se limita la capacidad del aeropuerto a 78 operaciones/hora, en lugar de las 90 operaciones/horas previstas en la Declaración de Impacto Ambiental del año 2002 (relativa a la anterior ampliación aeroportuaria).

La alternativa propuesta inicialmente por AENA consiste en alargar la cabecera este de la tercera pista unos 500 metros, lo cual tendría un impacto apreciable sobre la Red Natura, por la afectación a cuatro Hábitats de Interés Comunitario (dos de los cuales son prioritarios) y a una especie de flora de interés comunitario, comportando la desaparición de *La Ricarda*, a cambio de recrear la laguna en otra ubicación alejada de la costa, como medida compensatoria. Es importante dejar constancia de que durante el mismo mes de entrega de este trabajo (junio de 2025), se ha presentado la nueva propuesta de ampliación aeroportuaria, que debería tener un impacto ambiental inferior sobre *La Ricarda* que la propuesta inicial analizada en este trabajo.

El motivo de elección de este tema es, por una parte, la actualidad del mismo, encontrándose en el epicentro de la agenda política catalana y habiéndose puesto en marcha toda la maquinaria de impulso político durante los últimos meses y, por otra parte, para subrayar la complejidad aparejada a la aprobación o autorización de planes o proyectos con incidencia ambiental sobre la Red Natura 2000. Como consecuencia, se ven implicadas administraciones públicas de distintos niveles territoriales, confluye sobre el mismo lugar abundante normativa europea, estatal y autonómica, requiere la tramitación de complejos procedimientos que están interconectados, y se tienen que ponderar y casar, en la medida de lo posible, intereses contrapuestos, como la emergencia climática y la urgente necesidad de reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, la conservación de la biodiversidad y el interés económico del plan o proyecto.

El método de investigación empleado es el exegético, el dogmático y el jurisprudencial, a través del análisis de la normativa aplicable, de la doctrina científica vinculada a la materia y de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y de Tribunales internos. También tienen una gran importancia en este sector las guías interpretativas proporcionadas por la Comisión Europea, a pesar de no tener carácter vinculante. Y, en especial, como es un caso de estudio, se efectúa una selección y un estudio profundo sobre la abundante documentación disponible sobre la propuesta inicial, facilitada por AENA y por el Ayuntamiento de El Prat del Llobregat, en relación con todos aquellos aspectos a destacar o a tomar en consideración a la hora de tramitar y evaluar una nueva ampliación aeroportuaria. Si bien se acota este estudio al impacto ambiental sobre *La Ricarda*, por ser el espacio protegido directamente afectado por la ampliación de la pista corta, se ofrece una visión amplia, incluyendo elementos no jurídicos que resultan imprescindibles para poder comprender la magnitud del problema, algunas de ellas de carácter eminentemente biológico.

En cuanto a la estructura del trabajo, se empieza ofreciendo una visión general de la situación actual del aeropuerto, se expone el régimen de protección del Delta de Llobregat (donde se ubica *La Ricarda*), y se hace una breve referencia a la configuración de las pistas y a la concurrencia de competencias sobre este aeropuerto de interés general. En segundo lugar, se analiza el principal marco jurídico europeo, estatal y autonómico aplicable a la propuesta, teniendo en cuenta el impacto negativo sobre un espacio Red Natura 2000. En tercer lugar, se recogen los antecedentes más relevantes a tener en cuenta en esta nueva ampliación aeroportuaria, en aplicación de los principios de prevención y de cautela, que son: los principales incumplimientos de las medidas impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental de la anterior ampliación aeroportuaria, el requerimiento de la Comisión Europea por incumplimiento de las Directivas Hábitats y de las Aves en el Delta del Llobregat de 2021 (en parte, a raíz de la anterior ampliación del aeropuerto), y el ejemplo fallido de la laguna de Cal Tet, recreada como medida de compensación. Dentro de este bloque, se dedica un último apartado a exponer sucintamente las actuaciones más recientes de AENA y de las instituciones políticas. Seguidamente, se pone el foco sobre *La Ricarda*, estudiando los tipos de hábitats y las especies protegidas que contiene, y señalando los impactos ambientales derivados de la última aplicación aeroportuaria y los nuevos perjuicios ambientales que se sumarían con la nueva propuesta, destacando la necesidad de tomar en consideración los efectos acumulados de los proyectos que siguen teniendo efectos sobre este espacio.

Tras ofrecer esta visión global, el apartado central del trabajo es el dedicado al análisis de la evaluación adecuada del art. 6.3 de la Directiva Hábitats y, en especial, del procedimiento excepcional del art. 6.4, en vistas a las guías interpretativas facilitadas por la Comisión Europea y a la jurisprudencia del TJUE, y aplicándolo posteriormente a la propuesta inicial que es objeto de estudio, de acuerdo con la documentación y los dictámenes estudiados.

El último apartado ofrece una visión general de los trámites que se deberán llevar a cabo para ejecutar la ampliación de la tercera pista, para dejar constancia de la larga duración y la complejidad para materializarla. Se pone mayor énfasis en la revisión del Plan Director del aeropuerto y en la autorización del proyecto, ya que es en el ámbito de las evaluaciones ambientales que deben acompañar estos procedimientos, donde se tendría que aplicar el artículo 6.4 de la Directiva Hábitats.

II. El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat

1. Ubicación geográfica del aeropuerto

El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat está ubicado en el Delta del Llobregat, al sur de Barcelona, en la desembocadura del río Llobregat en el mar Mediterráneo¹. La infraestructura aeroportuaria está rodeada de dos reservas naturales parciales, espacios PEIN y Red Natura 2000, el parque agrario, el municipio de El Prat de Llobregat y el mar, lo cual obstaculiza la ampliación de superficie aeroportuaria². Este aeropuerto, sus canales perimetrales y la laguna *La Ricarda* interaccionan con el acuífero superficial ubicado en la zona costera central del Delta del Llobregat³.

2. Régimen de protección del Delta del Llobregat

El Delta del Llobregat es una llanura aluvial particular que mantiene un equilibrio frágil entre, por una parte, la arremetida del mar y las oscilaciones del nivel de sus aguas y, por otra parte, la aportación de nuevos materiales por el río que son fundamentales para impedir el desmoronamiento del sedimento⁴.

Algunos canales secundarios se separaron del río y formaron humedales y lagunas costeras que ahora son zonas de nidificación, hibernación, alimentación o descanso de aves en la principal ruta migratoria del Mediterráneo occidental entre Europa y África, a través del Mediterráneo occidental⁵. Presenta, por lo tanto, un especial interés para la

¹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación del aeropuerto de Barcelona*, 123 pp. Disponible en <<https://www.foment.com/wp-content/uploads/2023/11/CONCLUSIONES-DE-LA-COMISION-PARA-LA-AMPLIACION-DEL-AEROPUERTO-DE-BARCELONA.pdf>> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 58.

² Promoció pel Transport Públic (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. Versió Beta 1 - Pendent de revisió*, 44 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/20210708_ptp_informe_connexio_ferrovial_aeroport.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 6.

³ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico sobre la propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat 2021*, 30 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/21-023_dictamenampliaciotercerapista-i_annex.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 8.

⁴ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 58.

⁵ Ibidem, p. 58.

avifauna, al ser un punto estratégico en la migración de las aves y una de las zonas españolas con mayor presencia de especies de aves durante todo el año⁶.

Las zonas húmedas tienen una gran dependencia de la hidrología, de la estacionalidad de las fluctuaciones del nivel del agua, de la relación del agua superficial con el agua freática, de la carga de nutrientes, de su salinidad y de los impactos de fenómenos extremos⁷.

Esta singularidad determina la presencia de tres hábitats naturales de interés prioritario (lagunas costeras con vegetación hidrófila, dunas con bosques de pino piñonero y turberas calizas con mansega⁸), así como de tres especies de fauna en peligro crítico de extinción, además de taxones en peligro, vulnerables y casi amenazados⁹.

No obstante, se trata de un paisaje caracterizado por una elevada transformación y fragmentación¹⁰, debido a la gran alteración de la fisionomía natural del delta, por la urbanización y las industrias, lo cual ha provocado la desecación de las lagunas y marismas, una degradación¹¹, menor conectividad y mayores invasiones biológicas¹².

A continuación, se describen las distintas figuras de protección que concurren sobre el Delta del Llobregat. Como sucede en este caso, los espacios naturales protegidos suelen estar incluidos dentro de la Red Natura 2000, produciéndose un solapamiento entre las distintas figuras de protección ambiental, aunque esta red tiene un régimen de gestión, usos y actividades permitidas más flexible que los espacios naturales protegidos¹³. Este solapamiento de instrumentos de protección comunitarios, estatales

⁶ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport de Barcelona-El Prat* Josep Tarradellas, 92 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/20210617-encaix_ambiental_aeroport-lq.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 36.

⁷ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 58.

⁸ Ibidem, p. 58.

⁹ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 36.

¹⁰ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda: un ecosistema único e imprescindible para el funcionamiento ecológico del delta del Llobregat*, 35 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/la_ricarda_definitivo_final.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 17.

¹¹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 61.

¹² Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 37.

¹³ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000. El artículo 6 de la Directiva de Hábitats y las medidas compensatorias. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 23, 85-116. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8750141>>. [última consulta: 13 de junio de 2025], p. 91.

y autonómicos en un mismo territorio comporta dificultades a la hora de gestionar los usos y actividades, lo cual puede ralentizar los trámites o hacer ineficiente la protección efectiva del espacio protegido. Para conseguir una efectiva conservación y una adecuada gestión de las actividades desarrolladas en el interior y en el exterior de los espacios protegidos, cada una debería contar con unos objetivos claros de ordenación de la biodiversidad y definir los límites territoriales, su situación jurídica, la financiación y el personal necesario, para lo cual se elaboran los planes individuales de ordenación que refuerzan la cooperación entre los organismos de conservación, las poblaciones locales y los usuarios¹⁴.

En previsión a estos casos en que se solapan en un mismo espacio físico distintas figuras de protección, el legislador estatal (art. 29.2 LPNB) exige coordinación entre las normas reguladoras y los mecanismos de planificación, en un único documento integrado para que los diferentes regímenes aplicables en función de cada categoría sean coherentes, excepto si concurren figuras de espacios protegidos de distintas Administraciones Públicas (Estado y Comunidad Autónoma), en cuyo caso se requiere colaboración interadministrativa¹⁵. Por lo tanto, en el Delta del Llobregat no es preceptiva la aprobación de un único documento integrado, sino que depende de la colaboración interadministrativa entre el Estado y Cataluña.

Según indica el instrumento de gestión de las ZEC del ámbito catalán de la región mediterránea¹⁶, entre las cuales se incluye el Delta del Llobregat, se da cumplimiento a la obligación de determinar las medidas de conservación necesarias que aseguren el

¹⁴ Derecho, Sociedad y medio ambiente (última consulta: 14 de junio de 2025). El problema de los solapamientos de áreas protegidas. 3 preguntas y 2 afirmaciones sobre la posible revisión de la legislación ambiental. Disponible en <https://derechosociedadymedioambiente.blogspot.com/2012/03/el-problema-de-los-solapamientos-de.html?utm_source=chatgpt.com>.

¹⁵ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad* (1ª edición). Marcial Pons, p. 144. El legislador emplea un término general (espacios protegidos), en lugar de uno más específico (espacios naturales protegidos), lo cual abarca figuras variadas, como reservas naturales y espacios Red Natura 2000.

¹⁶ Acord GOV/150/2014, de 4 de novembre, pel qual es declaren zones especials de conservació de la regió biogeogràfica mediterrània, integrants de la xarxa Natura 2000, se n'aprova l'instrument de gestió, i s'autoritza el conseller de Territori i Sostenibilitat per poder actualitzar els annexos 2, 3 i 4 de l'Acord GOV/176/2013, pel qual es declaren zones especials de conservació de la regió biogeogràfica mediterrània, integrants de la xarxa Natura 2000, se n'aprova l'instrument de gestió, i s'autoritza el conseller de Territori i Sostenibilitat per poder actualitzar els annexos 2, 3 i 4 de l'Acord GOV/176/2013, pel qual es declaren les zones especials de conservació de la regió biogeogràfica alpina, integrants de la xarxa Natura 2000, i se n'aprova l'instrument de gestió (DOGC núm. 6744, de 06/11/2014).

buen estado de conservación de los hábitats y las especies de interés comunitario, conforme el art. 46.1 LPNB y art. 6.1 Directiva Hábitats. Aunque el art. 6.1 de la Directiva Hábitats indica que “*en su caso*” se aprobarán los adecuados planes de gestión, el TJUE¹⁷ ha matizado que son obligatorios. En cualquier caso, en España es obligatoria la adopción de un plan o instrumento de gestión (art. 46.1 LPNB)¹⁸, aunque este precepto parece exigir la aprobación de un plan de gestión por cada espacio en concreto, salvo determinados casos excepcionales en que se podrían integrar en otros planes de desarrollo¹⁹.

En cualquier caso, se está tramitando la aprobación del plan de protección del medio natural y del paisaje del Delta del Llobregat, que será el instrumento legal de protección, ordenación y gestión de los espacios naturales protegidos, regulando los usos, el aprovechamiento de los recursos naturales y las medidas necesarias, tanto normativas como de actuación, para conservar el patrimonio natural y la biodiversidad²⁰.

2.1 Reservas naturales parciales

A pesar del gran deterioro del delta, los hábitats conservados siguen albergando fauna y flora silvestre importante y, en especial, especies de aves de interés internacional²¹. Las dos grandes áreas que concentran las mayores extensiones de hábitats naturales y seminaturales se corresponden con las dos reservas naturales parciales del Delta del Llobregat: la *Ricarda-Ca l'Arana* y el *Remolar-Filipines*²².

La reserva natural es un espacio natural que tiene la finalidad de proteger los ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que, por su rareza, fragilidad, importancia o singularidad, merecen una valoración especial (art. 32 LPNB). En Cataluña, se distingue entre dos tipos de reservas naturales: la reserva integral y la reserva parcial (art. 24 Ley de Espacios Naturales).

¹⁷ STJUE de 10 de mayo de 2007 (asunto C-508/04), ap. 74.

¹⁸ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cit.*, p. 93.

¹⁹ Dicho precepto establece lo siguiente: “*planes o instrumentos de gestión, específicos de los lugares o integrados en otros planes de desarrollo*”.

²⁰ Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat (última consulta: 15 de junio de 2025). Àmbit de protecció. Disponible en <<http://www.deltallobregat.cat/40659907747/presentacio/>>.

²¹ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 62.

²² Ibidem, pp. 17-18.

El objetivo de las reservas naturales parciales es proteger de manera absoluta determinados biotopos, especies, hábitats y comunidades, *“així com conservar escales en les vies migratòries de la fauna salvatge”*.

Así, el Decreto de declaración de las reservas naturales parciales del Delta del Llobregat de la *Ricarda-Ca l'Arana* i el *Remolar-Filipines*²³, indica expresamente que la riqueza natural de las zonas húmedas del delta se debe *“especialment per la diversitat d'espècies ornítiques que acullen”*. Si bien prohíbe realizar actividades que, directa o indirectamente, puedan perjudicar los valores naturales de protección, permite que se modifique el uso del suelo y se realicen movimientos de tierras cuando se tengan que realizar obras o actuaciones de interés público de primer orden, en cuyo caso, las actuaciones se deberán someter a una Evaluación del Impacto Ambiental para valorar las repercusiones sobre el lugar y garantizar que no se causa un perjuicio a la integridad del lugar, teniendo en consideración los objetivos de conservación de la zona, o bien, se adoptarán las medidas compensatorias necesarias conforme el art. 6 de la Directiva Hábitats.

Se está refiriendo a la evaluación adecuada de los proyectos que pueden tener un impacto apreciable sobre la Red Natura 2000 (art. 6.3) y a la posterior aprobación excepcional si concluye que causará dicho impacto sobre el lugar (art. 6.4), trámites que se pueden incorporar dentro de la evaluación del impacto ambiental del proyecto.

2.2 Red Natura 2000

La Red Natura 2000 es una red europea de áreas de conservación de biodiversidad, formada por las Zonas Especiales de Conservación (previa declaración como Lugares de Interés Comunitario), y por las Zonas de Especial Protección para las Aves²⁴ en los Estados Miembros, con la finalidad de mantener o restablecer, en un estado de conservación favorable, los tipos de hábitats y las especies más amenazados de Europa²⁵.

Para implementar esta red ecológica, se dividió la superficie de los Estados Miembros en 9 regiones biogeográficas, 4 de las cuales se pueden encontrar en España (Alpina,

²³ Decret 226/1987, de 9 de juny, de declaració de les Reserves Naturals Parcials del Delta del Llobregat de la *Ricarda-Ca l'Arana* i el *Remolar-Filipines* (DOGC núm. 866, de 20/07/1987).

²⁴ Serrano Paredes, O. (2012). Red Natura 2000: Régimen de intervención ambiental y derechos de los particulares. *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, 23, p. 1.

²⁵ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cít.*, p. 86.

Atlántica, Macaronésica y Mediterránea)²⁶. Ahora bien, esta red no consiste en clasificar de manera masiva espacios naturales y gestionarlos de manera individualizada como si fueran islas de naturaleza, sino que persigue cierta unidad jurídica y física²⁷, sujetando estos lugares a las mismas normas y criterios de selección y gestión²⁸.

En relación con la gestión de esta red, la ley estatal establece que se “*tendrá en cuenta las exigencias ecológicas, económicas, sociales y locales*” (art. 42.1 LPNB), aunque el redactado de las directivas²⁹ pone de manifiesto que, en caso de existir conflicto entre el aspecto económico y el ecológico, el primero se tendría que subordinar al segundo³⁰. Ahora bien, como en España la superficie afectada por la Red Natura es considerable, esta designación no puede comportar la prohibición radical de toda actividad, sino que deben establecerse parámetros que permitan realizarlas sin constituir una amenaza para los hábitats y especies³¹.

El artículo 6 de la Directiva Hábitats, que es el precepto más importante en relación con la protección de la biodiversidad en la Unión Europea, establece las siguientes medidas de protección de los espacios de la Red Natura³²:

- a) Medidas de conservación: son acciones positivas³³ que implican, en su caso, adecuados planes de gestión, específicos a los lugares o integrados en otros planes de desarrollo que incluyan, como mínimo, los objetivos de conservación del lugar y las medidas apropiadas para mantener los espacios en un estado de conservación favorable, y medidas reglamentarias, administrativas o contractuales apropiadas, que respondan a las exigencias

²⁶ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cit.*, p. 87.

²⁷ Blasco Hedo, E., & López Pérez, F. (2019). Red Natura 2000: infraestructura verde y el alcance de una evaluación adecuada. *Anuario de Derecho Ambiental. Observatorio de políticas ambientales*, 875-907. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=876853>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 887.

²⁸ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 204.

²⁹ El art. 2.3 de la Directiva Hábitats establece que las medidas “*tendrán en cuenta las exigencias económicas, sociales y culturales, así como las particularidades regionales y locales*”, y el art. 2 de la Directiva Aves indica que se tomarán todas las medidas necesarias para mantener o adaptar las poblaciones de todas las especies de aves del anexo I en un nivel que corresponda, “*en particular a las exigencias ecológicas, científicas y culturales, habida cuenta de las exigencias económicas y recreativas*”.

³⁰ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 205.

³¹ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cit.*, pp. 94-95.

³² Serrano Paredes, O. (2012). Red Natura 2000: Régimen de intervención...*cit.*, p. 4.

³³ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cit.*, p. 87.

ecológicas de los tipos de hábitats del anexo I y de las especies del anexo II presentes en el lugar (art. 46.1 LPNB y art. 6.1 Directiva Hábitats).

- b) Medidas apropiadas para evitar el deterioro de los hábitats y de los hábitats de las especies (en especial, en los planes o instrumentos de gestión), y las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de estas áreas, cuando pueden tener un efecto apreciable en los objetivos de la directiva y la LPNB (art. 46.2 LPNB y art. 6.2 Directiva Hábitats).
- c) Obligación de realizar una evaluación ambiental adecuada cuando un plan, programa o proyecto pueda afectar de forma apreciable a las especies o hábitats de los espacios Red Natura 2000 (apartados 4-7 del art. 46 LPNB y apartados 3 y 4 del art. 6 Directiva Hábitats).

Hecha esta breve introducción, a continuación, se definen tres figuras de protección de un espacio, cuya afectación por un plan o proyecto comporta su sujeción a la evaluación adecuada del art. 6.3 de la Directiva Hábitats:

a) Lugar de Importancia Comunitaria (LIC):

Es una designación de espacios naturales³⁴ que protege (1) los hábitats naturales que presentan elementos físicos o biológicos esenciales para la vida y reproducción de las especies silvestres protegidas del anexo II de la Directiva Hábitats y de la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad³⁵, o (2) la representatividad que tienen los hábitats naturales característicos de diferentes regiones biogeográficas de la UE³⁶, enumerados en el anexo I de dichas normas. Se designa de conformidad con el procedimiento del art. 4 de la Directiva Hábitats y el art. 43 de la LPNB. Primero, el Estado Miembro propone a la Comisión Europea incluir un lugar en el listado de LIC, la Comisión decide si aprueba esta propuesta y, en caso afirmativo, el Estado tiene un

³⁴ Los LIC son espacios del conjunto del territorio nacional o del medio marino, junto con la zona económica exclusiva y la plataforma continental, que contribuyen de forma apreciable al mantenimiento o restablecimiento del estado de conservación favorable de los tipos de hábitats naturales y los hábitats de las especies de interés comunitario, que figuran respectivamente en los anexos I y II de esta ley, en su área de distribución natural (art. 43.1 LPNB).

³⁵ Las aves no están protegidas por las LIC y las ZEC de la Directiva Hábitats, sino por las ZEPA de la Directiva Aves.

³⁶ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 210.

plazo de seis años para declarar la LIC como Zona de Especial Conservación³⁷. Es decir, se trata de un “*estadio intermedio*” previo a su designado como ZEC³⁸.

b) Zona de Especial Conservación (ZEC):

El objetivo de las ZEC es proteger determinados hábitats naturales de interés comunitario³⁹. Es el espacio LIC, pero una vez el Estado lo declara formalmente como ZEC⁴⁰, mediante un acto reglamentario, administrativo y/o contractual, aplicándose las medidas de conservación para mantener o restablecer en un estado de conservación favorable los hábitats naturales y las poblaciones de especies que comportaron la designación del lugar (art. 1.1 Directiva Hábitats). A partir de ese momento, el lugar pasa a estar cubierto por el régimen de protección del art. 6 de la Directiva Hábitats⁴¹.

c) Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA):

También conocidas como Zonas de Protección Especial⁴², son espacios clasificados por los Estados Miembros como zonas naturales de singular importancia para la conservación de la avifauna amenazada de extinción, en base a la Directiva Aves⁴³. Tienen como finalidad proteger los hábitats de las aves silvestres del anexo I de la Directiva Aves y el anexo IV de la LPNB, así como las aves migratorias de presencia regular en un territorio (art. 4.1 de la Directiva Aves y art. 44 LPNB). En relación con las aves migratorias con llegada regular (nada impide que se emplee también a especies del anexo IV⁴⁴), se tienen en cuenta las necesidades de protección de sus áreas de

³⁷ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red Natura 2000: Análisis sistemático de la doctrina del Tribunal de Justicia de la UE. *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, 32, p. 24.

³⁸ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 204.

³⁹ De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre a la luz del principio de precaución: caso de las Directivas de Aves y Hábitats. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 117, 8-49. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8223663>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 9.

⁴⁰ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 28.

⁴¹ Ibidem, p. 30.

⁴² Se definen como los espacios del territorio nacional y del medio marino, junto con la zona económica exclusiva y la plataforma continental, más adecuados en número y en superficie para la conservación de las especies de aves incluidas en el anexo IV de esta ley y para las aves migratorias de presencia regular en España (art. 44 LPNB).

⁴³ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 30.

⁴⁴ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 214.

reproducción, alimentación, muda, invernada y zonas de descanso, especialmente en zonas húmedas y las de importancia internacional.

La identificación de los territorios más apropiados para ser clasificados como ZEPA obedece a criterios ornitológicos⁴⁵, determinados por la Directiva Aves, como la presencia de aves del anexo I o la calificación de un hábitat como zona húmeda⁴⁶. Es importante subrayar que se desprende de la jurisprudencia del TJUE que el número reducido de aves en un territorio no excluye automáticamente la clasificación como ZEPA⁴⁷ y que, de hecho, la rareza de una especie o la escasez y fragilidad de su hábitat, pueden obligar a clasificar un espacio como ZEPA⁴⁸.

Las ZEPA tienen su propio régimen, aunque coinciden, en gran medida, con las medidas de protección de las ZEC porque ambas forman parte de la Red Natura 2000⁴⁹. Por lo tanto, un mismo espacio puede ser declarado como ZEPA y ZEC, tal y como sucede en el caso del Delta del Llobregat.

En relación con las ZEPA, SEO/BirdLife publicó en 1998 un inventario de las Áreas importantes para la Conservación de las Aves en España, incluyendo la “*IBA 140 Delta del Llobregat*” y, en 2009, elaboró el inventario de Áreas Importantes para la Conservación de las Aves Marinas en España, contemplando la “*ES410 Aguas del Baix Llobregat Garraf*”, debido a la concentración y alimentación durante el período reproductor de diversas especies de aves⁵⁰. Más adelante, en 2011, realizó una revisión integral y se fusionaron ambos inventarios, manteniéndose las dos IBA mencionadas⁵¹.

El Programa de Áreas Importantes para la Conservación de las Aves de SEO/BirdLife tiene como principales objetivos identificar, proteger y alcanzar una gestión adecuada de una red de espacios prioritarios para la supervivencia de las poblaciones de aves, a

⁴⁵ García, A. M., Soro, B., Álvarez, S. M. & Jordano, J. (Dir.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 213.

⁴⁶ STJUE de 2 de agosto de 1993 (asunto C-355/90), ap. 26.

⁴⁷ Por ejemplo, la STJUE, de 7 de diciembre de 2000 (asunto C-374/98), sanciona al estado francés por no declarar como ZEPA un espacio que alberga especies del anexo I de la Directiva Aves, en especial, una pareja de águilas perdiceras (de las que apenas existen 20 parejas en Francia) y que constituye un hábitat importante para la migración de las aves rapaces.

⁴⁸ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dir.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 215.

⁴⁹ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...cit., pp. 31-32.

⁵⁰ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 44.

⁵¹ SEO/BirdLife (2011). *Las Áreas Importantes para la Conservación de las Aves en España*. Disponible en <https://seo.org/wp-content/uploads/2013/07/Manual-IBA-completo-Internet-1_B.pdf> [última consulta: 14 de junio de 2025].

nivel internacional. Los lugares que conforman la red de este programa se denominan “*Important Bird Areas*” (IBA) y, en las mismas, se localizan regularmente un alto porcentaje de la población de una o varias especies de aves prioritarias. A pesar de no constituir una figura de protección jurídica, desempeña un papel importante en la conservación de las aves, ya que promueve su protección legal (en Europa, al designar las ZEPA, se han basado varias veces en los inventarios de IBA), y también es un instrumento frecuentemente utilizado en la EIA de proyectos.

Dicho esto, se desprende de la Directiva Hábitats que la coherencia de la Red Natura es un objetivo de conservación que debe orientar la evaluación adecuada (art. 6.3), y está estrechamente vinculado con la conectividad ecológica, que tiene como finalidad evitar la fragmentación de los hábitats, lo cual se consigue, fundamentalmente, mediante los corredores ecológicos⁵². Un ejemplo de corredor ecológico son los estanques, que actúan como puntos de enlace, y uno de los instrumentos más adecuados para proteger y promover la conectividad ecológica es la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) de las grandes infraestructuras, especialmente si comportan importantes impactos ambientales y la fragmentación de los hábitats⁵³. Pues bien, no es inusual la autorización de proyectos de infraestructuras cerca de los límites de espacios Natura 2000, sin respetar los apartados 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats, amenazando a los corredores, la conectividad y la coherencia global de la Red Natura, ya que puede haber aves que, en cuanto se desplazan al exterior del espacio, quedan desprotegidas⁵⁴.

La propia Directiva Hábitats (art. 10) establece que los estanques son puntos de enlace esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres. Asimismo, la LPNB (art. 21) señala que los corredores se establecerán, en particular, entre los espacios Natura 2000, dando prioridad (entre otros) a los elementos que funcionen como puntos de enlace. Y, especialmente importante por el contexto actual de crisis climática, esta ley estatal fomenta (a diferencia de la Directiva Hábitats) la conservación de los corredores ecológicos, teniendo en cuenta los impactos futuros del cambio climático (art. 47 LPNB).

⁵² García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 226.

⁵³ Ibidem, p. 227.

⁵⁴ Sánchez González, J. (2022). Objetivos de conservación y coherencia global de la red natura 2000. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 122, 8-40. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8422797>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 24.

Mediante acuerdo de Gobierno de 2006⁵⁵, se designó como ZEPA el Delta del Llobregat (código ES0000146) y se propuso incluirlo como LIC⁵⁶. Se menciona la presencia en el delta de 23 especies de aves del anexo I de la Directiva Aves y 15 hábitats del anexo I de la Directiva Hábitats. Y, a través de un acuerdo del Gobierno de 2014⁵⁷, se declaró como ZEC la LIC “Delta del Llobregat” (código ES0000146) y se aprobó el instrumento de gestión de las ZEC de la región biogeográfica mediterránea⁵⁸.

Según el referido instrumento de gestión, hay 3 especies del anexo II de la Directiva Hábitats consideradas como elementos clave de la ZEC, de las cuales interesa mencionar la Trecadalla o *Kosteletzkya pentacarpus* (con presencia segura). Y, en cuanto a los hábitats del anexo I de la Directiva Hábitats, se consideran como elementos clave de la ZEC (entre otros), las Lagunas costeras (HIC 1150*), que es un HIC prioritario, además de los Pastizales de Spartina o *Spartinion maritimae* (HIC 1320) y los Pastizales salinos mediterráneos o *Juncetalia maritimae* (HIC 1410), que son dos HIC no prioritarios. Los elementos clave del Delta del Llobregat son la base de las propuestas de objetivos y medidas en esta ZEC⁵⁹.

Ante el requerimiento de la Comisión Europea por el incumplimiento de las Directivas Hábitats y Aves⁶⁰, se aprobó otro acuerdo de Gobierno en 2024⁶¹ modificando la

⁵⁵ Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària (LIC) (DOGC núm. 4735, de 06/10/2006).

⁵⁶ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 64.

⁵⁷ Departament de la presidència. Acord GOV/150/2014, de 4 de novembre, pel qual es declaren zones especials de conservació de la regió biogeogràfica mediterrània, integrants de la xarxa Natura 2000, se n'aprova l'instrument de gestió, i s'autoritza el conseller de Territori i Sostenibilitat per poder actualitzar els annexos 2, 3 i 4 de l'Acord GOV/176/2013, pel qual es declaren les zones especials de conservació de la regió biogeogràfica alpina, integrants de la xarxa Natura 2000, i se n'aprova l'instrument de gestió (DOGC núm. 6744, de 06/11/2014).

⁵⁸ Direcció Ambiental de Polítiques Ambientals (2014). *Annex 6. Instrument de gestió de les Zones Especials de Conservació declarades a la regió mediterrània*. Disponible en <https://mediambient.gencat.cat/web/.content/home/ambits_dactuacio/patrimoni_natural/senp_catalunya/espais_sistema/n707_docs_comuns/Annex-6_-Instrument-de-gestio-AcordGOV150_2014.pdf> [última consulta: 14 de junio de 2025].

⁵⁹ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Propuesta inicial*, 125 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319386&ssbinary=true>> [última consulta: 11 de junio de 2025], pp. 9-10.

⁶⁰ Esta cuestión se expone en el segundo punto del apartado IV.

⁶¹ Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. ACORD GOV/165/2024, de 23 de juliol, pel qual s'aprova la modificació de la delimitació de la Zona d'especial protecció per a les aus del Delta del Llobregat (codi ES0000146); es proposa la modificació de la delimitació del Lloc d'importància comunitària Delta del Llobregat (codi ES0000146), que passa a denominar-se

delimitación y el listado de especies de esta ZEPA, y proponiendo ampliar la LIC. En concreto, se aprobó mantener la ZEPA modificada con la denominación “*Delta del Llobregat*” (ES0000146), aumentándola de 935,05 a 2.407,12 hectáreas, y propuso que la LIC modificada se denomine “*Aiguamolls del Delta del Llobregat*” (ES5110027), incrementándola de 965,74 a 1.556,66 hectáreas. En cuanto al número de especies presentes en la ZEPA, se incrementa la presencia de hábitats del anexo I de la Directiva Hábitats a 22 tipos (de los cuales, 3 son prioritarios), y en la LIC se identifican 72 especies de aves del anexo I de la Directiva Aves, y 6 especies de fauna y una de flora (Trencadalla) del anexo II de la Directiva Hábitats.

Por lo tanto, como el Delta del Llobregat se ha declarado ZEPA y ZEC, es un espacio Red Natura 2000 (art. 42 LPNB) y la afectación apreciable a este lugar por cualquier plan o proyecto (como la propuesta de ampliación de la pista mar) activaría el régimen de protección contenido en los apartados 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats.

2.3 Plan de Espacios de Interés Natural

El Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña (PEIN), un plan territorial sectorial, tiene por objeto delimitar y establecer las determinaciones “*para la protección básica de los espacios naturales cuya conservación se considere necesario asegurar, de acuerdo con los valores científicos, ecológicos, paisajísticos, culturales, sociales, didácticos y recreativos que posean*” (art. 15 Ley de Espacios Naturales). Por ejemplo, hace una descripción de las características principales de cada espacio (art. 17 Ley de Espacios Naturales).

La declaración de un espacio como ZEC o ZEPA, implica su inclusión automática en el PEIN (art. 16.4 Ley de Espacios Naturales). Sin embargo, en este supuesto, se aprobó el PEIN y se declaró el Delta del Llobregat como un espacio de interés natural⁶² con anterioridad a la declaración de la ZEPA y la ZEC.

Por otra parte, la declaración de especies de flora como estrictamente protegidas, comporta la prohibición de su destrucción y la protección del medio natural donde vive la especie. De igual modo, la declaración de especies de fauna como especialmente

Aiguamolls del Delta del Llobregat (codi ES5110027), i s'impulsen mesures per garantir el futur del Delta del Llobregat (DOGC núm. 9212, de 25/07/2024, 1-10).

⁶² Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural (DOGC núm. 1714, de 01/03/1993).

protegidas prohíbe su persecución, caza, captura y comercialización, y también la protección del medio natural donde habita la especie (art. 21 PEIN).

En relación con el Delta del Llobregat, el anexo 3 del PEIN enumera como especies de flora estrictamente protegida *Kosteletzkya pentacarpos*, *Cenchrus incertus* y *Spartina juncea*. En cuanto a la fauna estrictamente protegida, el anexo 4 protege *Ferrusaria disparata*, *Cicindella germanica ssp catalaunica* y *Iberodarcadion suturale*.

3. Configuración actual de las pistas

El Plan Director del aeropuerto de Barcelona (Plan Barcelona)⁶³, acordó construir la tercera pista o pista mar entre las zonas húmedas de *La Ricarda* y *El Remolar*, que operaría de manera independiente (despegues y aterrizajes simultáneos por las dos pistas paralelas), elevando la capacidad del campo de vuelos a 90 operaciones/hora⁶⁴.

Sin embargo, esta configuración de las pistas causaba contaminación acústica⁶⁵ a su entorno (en especial, a Gavà Mar⁶⁶) y, a partir del 26 de octubre de 2006, se modificó por la configuración segregada, mantenida hasta el momento, consistente en utilizar una pista para los aterrizajes y otra para los despegues⁶⁷.

Por lo tanto, el aeropuerto tiene un régimen de pistas segregadas⁶⁸ y dispone de tres pistas operativas⁶⁹:

- a) Pista 24R/06L o pista tierra: es la pista principal y la más larga, de 3.352 metros, con orientación este-oeste (antes del cambio de nomenclaturas de 2022, era la 25R/07L).
- b) Pista 24L/06R, pista mar o tercera pista: es la pista situada más al sur, de 2.660 metros (anteriormente, llamada 25L/07R).

⁶³ Aprobado mediante la Orden de 22 de octubre de 1999 por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Barcelona (BOE núm. 281, de 24/11/1999, 40791-40793).

⁶⁴ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 13.

⁶⁵ La contaminación acústica es otro impacto del aeropuerto a tener en cuenta para la ampliación de la tercera pista, aunque no es objeto del presente trabajo.

⁶⁶ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 22.

⁶⁷ Ibidem, p. 23.

⁶⁸ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 24.

⁶⁹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 20.

c) Pista 20R/02L o pista transversal: tiene 2.528 metros.

Se aporta como el **anexo 1** un mapa de *Google maps* en el que se señala la ubicación de las tres pistas operativas del aeropuerto y de la laguna *La Ricarda*, y como **anexo 2** una visión aérea que ilustra el modo de operación actual de pistas segregadas.

En cuanto a la configuración de las pistas, hay dos para el periodo diurno y dos para el periodo nocturno, definiéndose una como preferente y otra como alternativa⁷⁰:

- Configuración oeste: es la preferente durante el periodo diurno, por el menor impacto acústico y el régimen de vientos predominantes.
- Configuración este: es la preferente para el periodo nocturno⁷¹.

En la configuración diurna preferente, los despegues se realizan por la pista corta (24L/06R) y los aterrizajes por la pista larga (24R/06L)⁷². Sin embargo, algunas aeronaves pesadas de fuselaje ancho (*Wide Body*) deben utilizar la pista larga para despegar, al no poder hacerlo por la pista corta (son Despegues No Preferentes)⁷³, afectando notablemente a la operativa del campo de vuelos y limitando la capacidad del aeropuerto a 78 operaciones/hora, en lugar de las 90 operaciones/horas previstas en la DIA de 2002⁷⁴. Por esta razón, AENA propone extender la tercera pista (que es corta por haber sido construida entre zonas húmedas), para que puedan despegar todas las aeronaves *Wide Body*⁷⁵.

Pues bien, como se prevé un incremento de aeronaves *Wide Body* en el aeropuerto, la capacidad de la pista de aterrizajes se reducirá, al confluir un número elevado de operaciones de aterrizajes y de Despegues No Preferentes de aeronaves *Wide Body*⁷⁶.

⁷⁰ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 51.

⁷¹ Ibidem, p. 24.

⁷² AENA (2020). *El hub internacional de Barcelona, eina per al desenvolupament sostenible de Catalunya*, 25 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856424922&ssbinary=true>> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 13.

⁷³ ENAIRE (2021). *Aeropuerto JT Barcelona-El Prat. Análisis de la operación en el horizonte Plan Director*, 14 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319336&ssbinary=true>> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 4.

⁷⁴ Comitè Assessor d'Infraestructures. Ajuntament de Barcelona (2025). *Ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Dictamen*, 6 pp. Disponible en <<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2025/03/DICTAMEN-Aeroport-Marc-2025.pdf>> [última consulta: 14 de junio de 2025], p.1.

⁷⁵ AENA (2020). *El hub internacional de Barcelona, eina per al desenvolupament...cit.*, p. 26.

⁷⁶ ENAIRE (2021). *Aeropuerto JT Barcelona-El Prat. Análisis de la operación...cit.*, p. 12.

En definitiva, AENA propone ampliar la pista mar, a efectos de permitir el despegue de todas las aeronaves⁷⁷, sin limitar la operativa del campo de vuelos y la capacidad aeroportuaria.

4. Concurrencia de competencias sobre el aeropuerto

El art. 149.1.20 de la Constitución Española (CE) establece que el Estado tiene competencia exclusiva sobre los aeropuertos de interés general. Esta atribución abarca, no solamente la regulación, sino también su gestión⁷⁸.

Sin embargo, el art. 140 del Estatuto de Autonomía de Cataluña (EAC)⁷⁹, en base a la posibilidad que ofrece el art. 148.1.6 CE de que las Comunidades Autónomas asuman competencias en materia de “*aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades Comerciales*”, atribuyó a la Generalitat determinadas competencias en relación con aeropuertos de interés general:

“2. La Generalitat participa en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Cataluña que son de titularidad estatal.

3. La calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Cataluña requiere el informe previo de la Generalitat, que podrá participar en su gestión, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes.

4. Corresponde a la Generalitat la participación en la planificación y la programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal.”

Es decir, inserta en el Estatuto de Autonomía una especie de “cortafuegos” jurídico para asegurar algún tipo de intervención autonómica en esta materia de competencia estatal⁸⁰, al prever que la calificación de los aeropuertos de interés general requiera

⁷⁷ Comitè Assessor d'Infraestructures. Ajuntament de Barcelona (2025). *Ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas...cit.*, p. 2.

⁷⁸ Nieto Garrido, E. (2007). La gestión compartida del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Reflexiones. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, 4, 185-214. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2284246>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 192.

⁷⁹ Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio, de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña (BOE núm. 172, de 20/07/2006).

⁸⁰ Fortes Martín, A. (2016). Principio de territorialidad y “territorialización” de competencias. A propósito del ordenamiento aeroportuario. *Revista española de derecho administrativo*, 177, p. 6.

informe previo de la Generalitat, la cual podrá participar en su gestión o asumirla, siguiendo lo dispuesto en las leyes, y al otorgar también a la Generalitat competencia para participar en la planificación y programación de estos aeropuertos, en los términos que determine la normativa estatal⁸¹.

¿Cómo se compagina esta competencia exclusiva del Estado con las competencias asumidas por el EAC? Hay que partir de la irrenunciabilidad e indisponibilidad de las competencias exclusivas atribuidas por la Constitución⁸².

Seguidamente, se tiene que analizar la doctrina del Tribunal Constitucional que delimita el ejercicio de la competencia estatal exclusiva en materia de aeropuertos estatales y la competencia autonómica en materia de urbanismo y ordenación territorial, cuando coinciden sobre el mismo espacio físico (como sucede con los aeropuertos de interés general). La STC 204/2002 menciona como fórmulas de cooperación entre el Estado y la Comunidad Autónoma el mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia y la creación de órganos de composición mixta. Asimismo, establece que son inconstitucionales las disposiciones que omiten hacer referencia a la participación de las Comunidades Autónomas y las Administraciones municipales con competencias exclusivas sobre el espacio afectado. Finalmente, reconoce que estos cauces pueden resultar, en algún caso, insuficientes para resolver los conflictos que puedan surgir.

Dicho esto, cuando el art. 140.2 del EAC prevé la participación de la Generalitat en los organismos de ámbito supraautonómicos que ejercen funciones sobre infraestructuras del transporte situadas en Cataluña, pero de titularidad estatal, debería interpretarse como “*un principio cuya efectiva articulación corresponde al Estado*”, como titular de la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general⁸³. Es decir, corresponde al Estado ejercer dicha competencia o articular la participación autonómica en la gestión de este tipo de aeropuertos⁸⁴. En concreto, parece referirse a la creación de un consorcio administrativo *ad hoc*, integrando a representantes de la Comunidad Autónoma, o bien, manteniéndose AENA como ente gestor de los aeropuertos estatales, Cataluña tendría alguna participación en el mismo⁸⁵. Sin embargo, esta previsión es

⁸¹ Petit Lavall, M. V. (2007). La gestión de los aeropuertos españoles. *Derecho de los Negocios*, 18 (196), p. 4.

⁸² SSTC 156/1993 y 230/2003.

⁸³ Nieto Garrido, E. (2007). La gestión compartida del aeropuerto...*cit.*, p. 202.

⁸⁴ Ibidem, p. 203.

⁸⁵ Ibidem, pp. 207-208.

difícil de encuadrar en la actual gestión centralizada de los aeropuertos de interés general, siendo necesario un cambio de modelo de gestión aeroportuaria, pasando del actual modelo centralizado (AENA) a uno descentralizado (manteniéndose la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento como entidad reguladora), en el que cada aeropuerto estatal se constituya como entidad gestora con personalidad jurídica, en forma de ente público (como un consorcio administrativo) o privado⁸⁶.

En la práctica, la gestión de los aeropuertos de interés general se ha convertido en una competencia, de naturaleza ejecutiva, de las Comunidades Autónomas en cuyo territorio radican dichos aeropuertos, cuando la gestión directa no se reserva el Estado (e, incluso, con reserva)⁸⁷. Si bien la STC 68/1984 negó la competencia autonómica de ejecución de la legislación aeroportuaria, cuestión distinta es la competencia ejecutiva, de contenido puramente prestacional, consistente en asumir los servicios prestados en las infraestructuras aeroportuarias, cuando la gestión directa no se reserva al Estado⁸⁸. Así, si el Estado renuncia o cede la gestión directa de un aeropuerto de interés general, las Comunidades Autónomas podrían asumir su gestión⁸⁹. Ahora bien, la Ley 18/2024, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, zanjó esta problemática de manera tajante, al afirmar que *“el Estado continúa reservándose la gestión directa de los aeropuertos de interés general”* (art. 17.1), oponiéndose al reconocimiento de competencias ejecutivas sobre este tipo de aeropuertos, de modo que, en caso de producirse la gestión aeroportuaria autonómica, tendrá que ser una competencia de naturaleza prestacional o instrumental de gestión económica o comercial⁹⁰.

Expuesta, a grandes rasgos, la problemática que conlleva la concurrencia de competencias sobre la gestión de aeropuertos de interés general, a continuación, se hace referencia a la participación que pueden tener las administraciones públicas en los procedimientos que se deberán tramitar para materializar la propuesta de AENA.

Las administraciones municipales afectadas y la Generalitat de Cataluña podrán intervenir en la aprobación del nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA)

⁸⁶ Nieto Garrido, E. (2007). La gestión compartida del aeropuerto...*cit.*, p. 211.

⁸⁷ Fortes Martín, A. (2016). Principio de territorialidad...*cit.*, pp. 9-10.

⁸⁸ Ibidem, pp. 9-10.

⁸⁹ Petit Lavall, M. V. (2007). La gestión de los aeropuertos españoles...*cit.*, p. 8.

⁹⁰ Fortes Martín, A. (2016). Principio de territorialidad...*cit.*, pp. 12-13.

y, en especial, durante la revisión del Plan Director aeroportuario i la posterior autorización del proyecto.

En primer lugar, si las instituciones no están conformes con el próximo DORA, podrán impugnar la aprobación definitiva del documento (interponiendo recurso potestativo de reposición y, posteriormente, recurso contencioso-administrativo)⁹¹. Sin embargo, los argumentos de fondo a plantear se reducen a cuestiones vinculadas al servicio y las infraestructuras aeroportuarias⁹².

Una vez aprobado el nuevo DORA, se tendría que revisar el Plan Director del aeropuerto⁹³. Y sería en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) que debe acompañar la revisión de este plan, donde intervendrían las administraciones públicas en cuestiones relativas al impacto sobre la Red Natura, ya que es el instrumento que evalúa el impacto ambiental del plan que dará cobertura al proyecto⁹⁴.

De entrada, el art. 3.1 LEA impone la consulta preceptiva a las Administraciones que puedan estar interesadas en el plan (y también en el posterior proyecto), por sus responsabilidades medioambientales específicas o sus competencias autonómicas o locales, sobre la información proporcionada por el promotor y sobre la solicitud de adopción del plan (o autorización del proyecto). En otras palabras, es un deber de consulta a cualesquiera Administraciones interesadas, desde el momento en que se da inicio a los procedimientos de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y la posterior Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)⁹⁵.

Más adelante, el Ayuntamiento de El Prat podrá intervenir en dos trámites durante la aprobación del Plan Director⁹⁶:

⁹¹ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic sobre les possibilitats legals d'oposició de l'Ajuntament del Prat de Llobregat a l'ampliació de l'aeroport del Prat*, 97 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/informe_juridic_sobre_les_posibilitats_legals_doposicio_de_lajuntament_del_prat.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 31.

⁹² Ibidem, p. 84.

⁹³ Ibidem, p. 31.

⁹⁴ Ibidem, p. 85.

⁹⁵ Lozano Cutanda, B. (2019). Ley 9/2018: análisis de las modificaciones de la Ley de Evaluación Ambiental. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 86, 72-95. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6811862>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 3.

⁹⁶ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, pp. 71-72.

- a) En el trámite de consultas de las administraciones afectadas, durante un plazo de 30 días hábiles, del borrador del plan y el documento inicial estratégico (art. 19.1 LEA).
- b) Y en el segundo trámite de consultas sobre la versión inicial del Plan Director y del Estudio Ambiental Estratégico, de 45 días hábiles (art. 5 *ter*, ap. 4 Real Decreto 2591/1998).

Además, podrá recurrir vía contenciosa el pronunciamiento del órgano sustantivo que apruebe o adopte el plan o el proyecto, los cuales incorporan los pronunciamientos ambientales (en base a la DEA o la DIA)⁹⁷.

Finalmente, siempre tendrá la posibilidad de denunciar ante la Comisión Europea el incumplimiento de las medidas compensatorias que se aprueben y el incumplimiento de la normativa comunitaria (al ser un espacio Natura 2000), pudiendo resultar en un recurso por incumplimiento contra el estado español⁹⁸.

De igual modo, la Generalitat, como administración autonómica afectada, también podrá intervenir en este procedimiento en los dos trámites de consultas⁹⁹ (art. 19.1 LEA).

Por otra parte, se contempla la participación de las administraciones autonómicas en la elaboración de las medidas compensatorias, en el contexto del procedimiento excepcional del art. 6.4 de la Directiva Hábitats (Disposición Adicional séptima LEA). En concreto, con la finalidad de definir dichas medidas, se obliga a solicitar un informe al órgano competente de las comunidades autónomas afectadas, que dispondrán de un plazo de treinta días hábiles para su evacuación.

⁹⁷ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 43.

⁹⁸ Ibidem, p. 86.

⁹⁹ Ibidem, p. 73.

III. Marco jurídico de aplicación

Como se puede apreciar en el apartado II, concurren sobre el Delta del Llobregat instrumentos de protección jurídica procedentes de la normativa comunitaria (como las ZEC y ZEPA que conforman la Red Natura 2000) y también de la normativa interna. Es necesario, en consecuencia, analizar la normativa europea, estatal y autonómica (catalana) que regula los distintos aspectos a tener en cuenta para la ampliación de la tercera pista.

1. Marco europeo

Empezamos este apartado describiendo las tres directivas europeas que conforman el pilar que regula los planes y proyectos con incidencia ambiental sobre la Red Natura 2000. En primer lugar, se analiza la Directiva relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, que enumera un conjunto de hábitats y especies de interés comunitario que deben ser protegidos por los Estados Miembros, a través de la declaración de Zonas de Especial Conservación (ZEC). Se introducen los apartados 3 y 4 de su artículo 6, que son el objeto principal de estudio, aunque se analizaran en detalle en el apartado VI. En segundo lugar, se pone en conexión con la Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres, que crea las Zonas de Especial Protección de las Aves (ZEPA), con la finalidad de proteger específicamente a las aves. Y, en tercer lugar, se hace una sucinta referencia a la Directiva relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, la cual introduce la evaluación ambiental de planes, programas y proyectos, estrechamente vinculada con la Red Natura 2000.

1.1 Directiva relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres

La Directiva relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres¹⁰⁰ (Directiva Hábitats) tiene como objetivo principal mantener o, en su caso, restaurar el estado de conservación favorable para los hábitats y las especies de interés comunitario, siendo clave la red ecológica europea que crea: la Red Natura 2000, la cual

¹⁰⁰ Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (DOCE núm. 206, de 22/07/1992, 7-50).

tiene por finalidad asegurar la supervivencia a largo plazo de los hábitats y especies más amenazados de Europa¹⁰¹.

Los tipos de hábitats naturales de interés comunitario son los mencionados en el anexo I, y ello se debe a que (1) están amenazados de desaparición en su área de distribución natural, (2) tienen un área de distribución natural reducida, o (3) se trata de ejemplos representativos de características típicas de alguna o algunas de las regiones biogeográficas (alpina, atlántica, continental, macaronésica y mediterránea).

Algunos de estos hábitats de interés comunitario son prioritarios, lo cual se debe a que están amenazados de desaparición y merecen ser conservados por la importancia de la proporción de su área de distribución natural (se señalan con un * en el anexo I).

Y, en cuanto a las especies de interés comunitario, pueden ser especies de fauna o flora en peligro, vulnerables¹⁰², raras¹⁰³, o bien, son endémicas y requieren especial atención por la singularidad de su hábitat y/o a posibles repercusiones que pueda tener la explotación del mismo para la conservación de la especie (están en el anexo II cuando se deben designar sus hábitats como ZEC, en el anexo IV si necesitan protección estricta¹⁰⁴, o en el anexo V cuando su recogida en la naturaleza y su explotación pueden ser objeto de medidas de gestión).

Las especies de interés comunitario también, a su vez, pueden ser prioritarias, cuando están “en peligro” y deben ser conservadas por la importancia de la proporción de su área de distribución natural (se señalan con un * en el anexo II).

Así, prevé dos tipos de medidas: la conservación de los tipos de hábitats naturales del anexo I y de los hábitats de las especies de interés comunitario del anexo II, a través de la Red Natura (artículos 3-11) y la protección de las especies (artículos 12-16)¹⁰⁵.

Hecha esta breve introducción de la norma, se pone el foco sobre el artículo 6, ubicado dentro de la protección de los hábitats y, por lo tanto, del régimen de la Red Natura. Este

¹⁰¹ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 230.

¹⁰² Cuando se considera probable que, en un futuro próximo, asciendan a la categoría “en peligro”, en caso de persistir los factores que la amenazan.

¹⁰³ Son poblaciones de pequeño tamaño que podrían estar en peligro o ser vulnerables, aunque actualmente no lo están.

¹⁰⁴ De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre...*cit.*, p. 9.

¹⁰⁵ Ibidem, p. 7.

precepto contiene el régimen de protección aplicable a las ZEC. En el primer apartado, se imponen medidas de conservación (como elaborar planes de gestión) y, en el segundo apartado, se obliga a adoptar medidas para evitar el deterioro de los espacios de la Red Natura. Mientras que el segundo apartado es una norma general de protección de ZEC y ZEPA, el tercer apartado es *lex specialis* de estos espacios¹⁰⁶.

A continuación, se reproducen los apartados 3 y 4 del art. 6, para ir desgranándolos:

“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.

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.”

El objeto de estos dos apartados es el procedimiento de evaluación adecuada y la posible autorización excepcional por parte de las autoridades nacionales competentes

¹⁰⁶ García Ureta, A. M. & Cubero Marcos, J. I. (2004). Directiva de hábitats: principio de precaución y evaluación de planes y proyectos. *Revista Vasca de Administración Pública*, 70, 361-382. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1142131>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 368.

(que son las habilitadas para aprobar o autorizar el plan o proyecto en cuestión¹⁰⁷) de planes o proyectos que pueden afectar a una ZEC, una ZEPA o un LIC¹⁰⁸, con la finalidad de evitar impactos negativos en la Red Natura¹⁰⁹.

En este procedimiento, cada etapa está condicionada por la anterior¹¹⁰, pudiéndose dividir en tres etapas principales¹¹¹:

- a) Etapa 1 (correspondiente a la primera parte de la primera frase del artículo 6.3): realizar una evaluación previa, para determinar si el plan o proyecto está directamente relacionado con la gestión de un espacio Natura 2000 o es necesario para esta y, si no es el caso, si es probable que tenga efectos apreciables en el lugar (por sí solo o en combinación con otros planes o proyectos), teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar.
- b) Etapa 2 (segunda parte de la primera frase y segunda frase del artículo 6.3): es la evaluación adecuada. Si no puede descartarse que puedan producirse efectos apreciables, se evalúa la repercusión del plan o proyecto (individualmente o en combinación con otros planes o proyectos) en función de los objetivos de conservación del lugar, y se determina si afectará a la integridad del espacio Natura 2000, teniendo en cuenta todas las medidas de mitigación. Corresponderá a las autoridades competentes decidir si autorizar o no el plan o proyecto a la luz de las conclusiones de la evaluación adecuada.
- c) Etapa 3 (artículo 6.4): es una excepción al artículo 6.3, únicamente aplicable si, pese a la evaluación adecuada negativa, la autoridad nacional competente

¹⁰⁷ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, sobre los hábitats* (DOUE de 25 de enero de 2019, 1-62). Disponible en <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0125\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0125(07))> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 37.

¹⁰⁸ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del artículo 6 de la «Directiva sobre hábitats» 92/43/CEE. Clarificación de los conceptos de soluciones alternativas, razones imperiosas de interés público de primer orden, medidas compensatorias, coherencia global y dictamen de la Comisión*, 30 pp. Disponible en <https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/biodiversidad/temas/espacios-prottegidos/documento_orientativo_art6_4_tcm30-196714.pdf> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 3.

¹⁰⁹ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 42.

¹¹⁰ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 23.

¹¹¹ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos en relación con espacios Natura 2000: orientación metodológica sobre el artículo 6, apartados 3 y 4, de la Directiva 92/43/CEE, sobre los hábitats* (DOUE núm. 437, de 28 de octubre de 2021, 1-107). Disponible en <<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-Z-2021-70068>> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 4.

considera que el plan o proyecto debe llevarse a cabo, requiriéndose para ello que no existan soluciones alternativas, que las razones imperiosas de interés público de primer orden se justifiquen debidamente y que se adoptan las medidas compensatorias adecuadas para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida.

En relación con este cuarto apartado, se estaría eximiendo la aplicación de principios ambientales como el principio de cautela y el estado de conservación favorable de los hábitats¹¹².

Las cuestiones fundamentales de la Directiva Hábitats están transpuestas en la Ley del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (entre ellas, el art. 6)¹¹³, norma a la cual se dedica el punto 2.1 del apartado III de este trabajo.

Antes de entrar a analizar la Directiva Aves, es necesario hacer un paréntesis sobre los principios comunitarios de prevención y de precaución o cautela, proclamados en el art. 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)¹¹⁴, en relación con las políticas en materia de medio ambiente¹¹⁵.

Ambos principios están integrados en la evaluación adecuada de los planes y proyectos sometidos a evaluación ambiental¹¹⁶. Sin embargo, cuando se puede causar un perjuicio a un espacio Natura 2000, el principio preventivo es el más importante¹¹⁷.

El principio de prevención ambiental exige que, antes de realizar una actividad, se analice el impacto que puede tener sobre el medio ambiente, con la intención de adoptar medidas correctoras que impidan la producción del daño ambiental¹¹⁸.

¹¹² Aguado Puig, A. (2020). Red Natura 2000: un análisis jurídico del conflicto entre desarrollo y protección ambiental en el Derecho europeo. *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, 47, p. 3.

¹¹³ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cit.*, p. 88.

¹¹⁴ Tornos abogados (2021). *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*, 16 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/informe_el_prat_ampliacio_n_aeropuerto.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 13.

¹¹⁵ Ibidem, p. 14.

¹¹⁶ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación ambiental: comentario a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*. Thomson Reuters Aranzadi, p. 74.

¹¹⁷ Ibidem, p. 76

¹¹⁸ Ayllón Díaz-González, J. M. (2022). Lección 11. Instrumentos de prevención y control ambiental integrados (I): La evaluación de impacto ambiental. En Rebollo Puig, M. & Vera Jurado,

Estrechamente relacionado con este, el principio precaución o cautela, requiere que solo podrá aprobarse o autorizarse un plan o proyecto cuando se hayan identificado todos los aspectos del mismo, a la luz de los mejores conocimientos científicos sobre la materia, y cuando las autoridades nacionales se hayan cerciorado de que no producirá efectos perjudiciales para la integridad del lugar¹¹⁹. Así, es un instrumento de protección ambiental de la Red Natura, contra las actividades que puedan afectar a su conservación, obligando a aplicar el criterio general de denegación de la autorización solicitada, cuando haya incertidumbre sobre tal afección¹²⁰.

De manera detallada, la aplicación del principio de precaución o cautela en los apartados 3 y 4 del art. 6 se materializa en los siguientes trámites¹²¹:

- a) La primera frase del art. 6.3, que es la evaluación previa, comporta que, cuando un plan o proyecto puede comprometer los objetivos de conservación del lugar, se debe considerar que puede afectarlo de forma apreciable¹²².
- b) Siguiendo con la primera frase del art. 6.3, sobre la evaluación adecuada, exige analizar todos los impactos (directos e indirectos) y acotar las zonas de incertidumbre, incluyendo constataciones y apreciaciones completas, precisas y definitivas que puedan disipar cualquier duda científica razonable sobre los efectos de las obras previstas en el lugar protegido¹²³.
- c) En la segunda frase del art. 6.3, se prohíbe aprobar o autorizar el plan o el proyecto cuando exista riesgo de causar un perjuicio a la integridad del lugar.
- d) Y en el art. 6.4, se toma en consideración la incertidumbre en la evaluación de las alternativas y en la adopción de las medidas de compensación.

1.2 Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres

La Directiva relativa a la conservación de las aves silvestres¹²⁴ (Directiva Aves) tiene como objetivo conservar todas las especies de aves que viven normalmente en estado

D. J. (Dir.), *Derecho Administrativo. Tomo V. Urbanismo, ordenación del territorio y medio ambiente*, p. 329.

¹¹⁹ Aguado Puig, A. (2020). Red Natura 2000: un análisis jurídico...*cit.*, p. 13, y Serrano Paredes, O. (2012). *Red Natura 2000: Régimen de intervención...**cit.*, p. 6.

¹²⁰ Ibidem, p. 14.

¹²¹ De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre...*cit.*, p. 21.

¹²² STJUE de 11 de abril de 2013 (asunto C- 258/11), ap. 30, y STJUE de 21 de julio de 2016 (asuntos acumulados C-387/15 y C-388/15), ap. 45.

¹²³ STJUE de 17 de abril de 2018 (asunto C-441/17), ap. 114.

¹²⁴ Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (DOUE núm. 20, de 26/01/2010, 7-25).

salvaje en el territorio europeo, aplicándose a las aves y a sus huevos, nidos y hábitats. Se aprobó, fundamentalmente, por el carácter transfronterizo de las migraciones de las aves, requiriéndose normas comunes para la gestión de sus poblaciones¹²⁵.

Por un lado, protegen los hábitats de las especies de aves incluidas en el anexo 1 (artículos 3-4) y, por otro, regula la captura de dichas aves (artículos 5-9)¹²⁶.

En primer lugar, el art. 3 obliga a adoptar todas las medidas necesarias para preservar, mantener o restablecer una diversidad y una superficie suficiente de los hábitats para las especies de aves del anexo 1, empezando por crear zonas de protección (son las Zonas de Especial Protección de las Aves).

En relación con estas zonas de protección, el art. 4 establece que las especies del anexo 1 *“serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución”*. Al clasificar las zonas de protección especial, se deben tener en cuenta, en particular, los territorios más adecuados, en número y en superficie, para la conservación, dentro de la zona geográfica marítima y terrestre europea, de las especies amenazadas de extinción, las especies vulnerables a determinadas modificaciones de sus hábitats, las especies consideradas como raras y otras especies que requieran una atención particular debido al carácter específico de su hábitat. También se tomarán *“medidas semejantes”* con respecto a las *“especies migratorias no contempladas en el anexo I cuya llegada sea regular”*, teniendo en cuenta sus áreas de reproducción, de muda y de invernada y las zonas de descanso en sus áreas de migración, y debiendo otorgar una particular importancia a la protección de las zonas húmedas. El TJUE¹²⁷ ha matizado que el régimen de protección de las ZEPA debe garantizar, en especial, la supervivencia y la reproducción de las especies de aves mencionadas en el anexo I de esta Directiva y la reproducción, la muda y la invernada de las especies migratorias no contempladas en el anexo citado, cuya llegada sea regular.

¹²⁵ De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre...*cit.*, p. 6.

¹²⁶ Ibidem, p. 6, y Fernández De Casadevante, C. (2005). La directiva 79/409/CEE sobre aves silvestres y su aplicación en España: nuevas consecuencias restrictivas, esta vez en el ámbito de la caza. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 22, 893-908. Disponible en <<https://www.cepc.gob.es/sites/default/files/2021-12/25983rdce22005.pdf>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 899.

¹²⁷ STJUE de 18 de marzo de 1999 (asunto C-166/97), ap. 21.

En cuanto al régimen jurídico de protección de las ZEPA, hay que subrayar la interconexión entre la Directiva Hábitats y la Directiva Aves, basándose ambas en el reconocimiento de la íntima relación entre la fauna o la flora y los hábitats¹²⁸, y persiguiendo simultáneamente un enfoque ecosistémico (protección de hábitats vulnerables y especies amenazadas) y un enfoque sistémico (protección de determinadas especies silvestres)¹²⁹. Los apartados 2, 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats (descritos en el apartado anterior), guardan relación directa con los artículos 3 y 4 de la Directiva Aves. El régimen de protección de dichos apartados (como la evaluación adecuada de planes y proyectos) cubre las ZEPA declaradas con arreglo a la Directiva Aves. Así lo establece la Directiva Hábitats en su art. 7, al disponer que las obligaciones de los apartados 2, 3 y 4 del art. 6, sustituyen las obligaciones de la primera frase del artículo 4.4 de la Directiva Aves, en lo que se refiere a las zonas clasificadas con arreglo al artículo 4.1 (esto es, las ZEPA).

Al igual que la Directiva Hábitats, la Directiva Aves también se ha transpuesto al derecho español a través de la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

1.3 Directiva relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente

La Directiva relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente¹³⁰, introdujo al ordenamiento jurídico de la Unión Europea la evaluación de los planes y proyectos (públicos o privados), que puedan tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, fijando el contenido de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y de la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), y la posibilidad de integrar las cuestiones ambientales en el procedimiento de decisión sustancial¹³¹.

¹²⁸ De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre...*cit.*, p. 7.

¹²⁹ Ibidem, p. 8.

¹³⁰ Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (DOCE núm. 197, de 21/07/2001, 30-37).

¹³¹ De la Varga Pastor, A. (2017). Análisis jurídico de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y de las competencias autonómicas en materia de EIA de proyectos. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, 25, 11-50. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6035188>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 15.

Actualmente, está transpuesta a nivel estatal en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que es analizada en detalle en el segundo punto.

La Directiva Hábitats es *lex specialis* respecto de la normativa general de evaluación ambiental¹³², por lo que cualquier plan o proyecto que pueda afectar a un espacio Natura 2000 debe sujetarse a la evaluación adecuada de la Directiva Hábitats¹³³.

Esta relación entre ambas Directivas se refleja en las remisiones de la Ley de Evaluación Ambiental a la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (la cual transpone la Directiva Hábitats a nivel estatal), cuando un plan o proyecto afecta a la Red Natura.

2. Marco estatal

A nivel estatal, destacan las dos leyes que transponen las tres Directivas referidas, que son la Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y la Ley de Evaluación Ambiental. En relación con la primera ley, la cual transpone en su art. 46 el art. 6 de la Directiva Hábitats, también se describe la Orden que regula el procedimiento de comunicación a la Comisión Europea de las medidas compensatorias en materia de conservación de la Red Natura 2000 adoptadas en relación con planes, programas y proyectos, y de consulta previa a su adopción, dos procedimientos derivados del artículo 46 de dicha ley. Asimismo, se incluye la Ley de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, que regula el Documento de Regulación Aeroportuaria, y el Real Decreto sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en cuanto regula el Plan Director aeroportuario.

2.1 Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad

La Ley del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad¹³⁴ (LPNB) tiene por objeto establecer el régimen jurídico básico de conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad, en base al art. 45.2 de la Constitución (art. 1).

¹³² García Ureta, A. M. (2014). Comentarios sobre la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. *Revista de administración pública*, 194, 317-371. Disponible en <<https://www.cepc.gob.es/sites/default/files/2021-12/37043agustingarciauretarap194.pdf>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 334.

¹³³ Ibidem, p. 328.

¹³⁴ Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (BOE núm. 299, de 14/12/2007).

Esta ley fija el régimen jurídico ambiental básico de la Red Natura 2000, una nueva figura de espacio protegido con régimen jurídico propio, los espacios protegidos Red Natura 2000 (en lugar de incluir estos lugares dentro de la categoría de espacio natural protegido¹³⁵, donde se encuentra la reserva natural, por ejemplo). Como hemos visto con el caso del Delta del Llobregat, es posible que un mismo espacio esté incluido en la Red Natura 2000 y, a la vez, en alguna subcategoría de espacio natural protegido.

Esta ley es citada a la largo de este trabajo porque está interrelacionada con otra normativa derivada de la misma. Por lo tanto, en este apartado solamente se indican los artículos que irán apareciendo en los próximos apartados:

- Art. 32: define las Reservas Naturales.
- Art. 42: regula la Red Natura 2000, indicando que tienen consideración de espacios protegidos Red Natura 2000 los LIC, las ZEC y las ZEPA.
- Art. 43: define los LIC y las ZEC, indicando que los hábitats naturales de interés comunitario están enumerados en el anexo I, y las especies de fauna y flora de interés comunitario en el anexo II, a efectos de designar como ZEC los espacios naturales españoles en los que se encuentren.
- Art. 44: define las ZEPA, otra categoría de espacio protegido, para conservar las especies de aves incluidas en el anexo IV, así como las aves migratorias de presencia regular en España.
- Art. 46: es especialmente importante para este trabajo, ya que resume diversos “*elementos protectores de naturaleza preventiva previstos en las normas básicas comunitarias*”, que son la Directiva Hábitats y la Directiva Aves, en estrecha relación con la Directiva relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente¹³⁶. En concreto, el apartado tercero del artículo 6 de la Directiva Hábitats está transcrito en el cuarto apartado del art. 46, y el cuarto apartado del art. 6 de la Directiva se corresponde con los apartados 5 y 6 del art. 46.

¹³⁵ Serrano Paredes, O. (2012). Red Natura 2000: Régimen de intervención...*cit.*, p.1.

¹³⁶ García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dir.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007...cit.*, p. 221.

Avanzamos que, en caso de que un plan o proyecto cause un perjuicio a la integridad de un espacio de la Red Natura 2000, se sustanciará el procedimiento regulado por los apartados 4 a 7 del artículo 46 de la LPNB¹³⁷.

Es necesario describir en este punto la Orden por la que se regula el procedimiento de comunicación a la Comisión Europea de las medidas compensatorias en materia de conservación de la Red Natura 2000 adoptadas en relación con planes, programas y proyectos, y de consulta previa a su adopción¹³⁸, la cual está estrechamente relacionada con esta ley, puesto que regula los procedimientos de comunicación y de consulta previa a la Comisión Europea, previstos en la LPNB.

El artículo 46.5 LPNB, establece que, si en el procedimiento de Evaluación Ambiental de un plan o proyecto se concluye la existencia de impactos negativos significativos sobre la Red Natura, se constata que no existen soluciones alternativas y se declara que hay razones imperiosas de interés público de primer orden, se deben adoptar medidas compensatorias, que deberán remitirse a la Comisión Europea mediante el cauce correspondiente (el cual todavía no está formalmente determinado).

Asimismo, el art. 46.6 de dicha ley establece que, si el lugar afectado alberga un tipo de hábitat natural o una especie prioritaria, las razones imperiosas de interés público de primer orden solo podrán estar relacionadas con la salud humana, la seguridad pública o las de consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente. También podrán alegarse otras razones imperiosas de interés público de primer orden, en cuyo caso es necesario hacer una consulta previa a la Comisión Europea (procedimiento que tampoco ha sido regulado formalmente).

Pues bien, dicha Orden establece un procedimiento reglado de comunicación a la Comisión Europea, tanto de las medidas compensatorias (art. 1) como de la solicitud de consulta previa (art. 2)¹³⁹.

¹³⁷ Lozano Cutanda, B. (2019). Ley 9/2018: análisis de las modificaciones...*cit.*, p. 19.

¹³⁸ Orden AAA/2231/2013, de 25 de noviembre, por la que se regula el procedimiento de comunicación a la Comisión Europea de las medidas compensatorias en materia de conservación de la Red Natura 2000 adoptadas en relación con planes, programas y proyectos, y de consulta previa a su adopción, previstas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (BOE núm. 288, de 02/12/2013, 95451-95457).

¹³⁹ Ambos trámites se analizan en el punto 2.4 del apartado VI.

En el primer artículo, sobre la comunicación de las medidas compensatorias a la Comisión Europea sin necesidad de consulta previa, se establece que el órgano sustantivo del plan o el promotor del proyecto autorizado o aprobado por la Administración General del Estado, comunicará las medidas compensatorias incluidas en la Memoria Ambiental (plan) o en la DIA (proyecto) a la Dirección General competente en medio natural del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y, simultáneamente, informará a la Dirección General competente en medio natural de la Comunidad Autónoma (para su conocimiento). Esta comunicación debe realizarse dentro del plazo de 30 días desde la aprobación definitiva del proyecto o plan, y antes de iniciar su ejecución y la aplicación de las medidas compensatorias adoptadas.

Y en el artículo 2, que regula la consulta previa a la Comisión Europea por otras razones imperiosas de interés público de primer orden que justifican la adopción de medidas compensatorias, indica que el procedimiento será el mismo que el art. 1, añadiendo que la remisión de la información a la Comisión para solicitar la consulta previa se realizará antes de aprobar la Memoria Ambiental (planes) o de formular la DIA (proyectos).

2.2 Ley de Evaluación Ambiental

La Ley de Evaluación Ambiental¹⁴⁰ (LEA) tiene carácter de legislación básica en materia de protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección (como hace Cataluña)¹⁴¹. A través de las modificaciones introducidas por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, se completó la adaptación a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2014/52/UE, de 16 de abril, que es la última modificación de la Directiva relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente¹⁴².

La evaluación ambiental incluye tanto la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del plan o programa, como la posterior Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto (art. 5.1.a LEA). La LEA regula de manera unitaria ambos procedimientos, hasta

¹⁴⁰ Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE núm. 296, de 11/12/2013).

¹⁴¹ De la Varga Pastor, A. (2017). Análisis jurídico de la Ley 21/2013...*cit.*, p. 13.

¹⁴² Lozano Cutanda, B. (2019). Ley 9/2018: análisis de las modificaciones...*cit.*, p. 1.

entonces regulados por separado, tanto en España como en la UE¹⁴³, aunque deben diferenciarse claramente¹⁴⁴, ya que su objeto y contenido es distinto.

La EAE es un instrumento preventivo de protección ambiental que afecta a la fase inicial de planificación o programación, valorando los eventuales efectos ambientales que pudieran tener los planes o programas¹⁴⁵. En cambio, la EIA es otro instrumento preventivo de protección ambiental centrado en los proyectos, sobre la fase de ejecución. A su vez, la LEA contempla, tanto para la evaluación ambiental estratégica, como para la de impacto ambiental, dos procedimientos: el ordinario (proyectos incluidos en el anexo I) y el simplificado (proyectos incluidos en el anexo II)¹⁴⁶.

La evaluación ambiental, en ambos casos, es un procedimiento administrativo instrumental que se inserta en el procedimiento administrativo sustantivo de aprobación o de adopción de planes (EAE) o de autorización de proyectos (EIA)¹⁴⁷. De esta forma, la LEA establece la tramitación conjunta de dos procedimientos administrativos conexos, el sustantivo y el ambiental, para asegurar la unidad procedimental, estructurando un procedimiento integrado o conjunto en el que se insertan los trámites de la EAE o la EIA¹⁴⁸.

Debe diferenciarse entre el órgano sustantivo, que ostenta las competencias para adoptar o aprobar un plan o programa, o para autorizar un proyecto (art. 5.1.d LEA), y el órgano ambiental, que elabora, en su caso, el documento de alcance, realiza el análisis técnico de los expedientes de evaluación ambiental y formula las declaraciones ambientales estratégicas, los informes ambientales estratégicos, las declaraciones de impacto ambiental y los informes de impacto ambiental (art. 5.1.e LEA).

El documento que pone fin a la EAE ordinaria es la Declaración Ambiental Estratégica (DAE) y el que pone fin a la EIA ordinaria es la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), ambos informes ambientales preceptivos y determinantes (arts. 5.2.d y 5.3.d LEA).

¹⁴³ De la Varga Pastor, A. (2017). Análisis jurídico de la Ley 21/2013...*cit.*, p. 23.

¹⁴⁴ La EAE de un plan no excluye la EIA de los proyectos que de ellos deriven, es decir, que no son excluyentes los dos procedimientos de evaluación ambiental (art. 13 LEA).

¹⁴⁵ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...**cit.*, pp. 129-130.

¹⁴⁶ Este trabajo se centra exclusivamente en el procedimiento ordinario, ya que es el que resultaría de aplicación a este caso, tal y como se detalla en el apartado VII.

¹⁴⁷ García Ureta, A. M. (2014). Comentarios sobre la Ley 21/2013...*cit.*, p. 320.

¹⁴⁸ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...**cit.*, p. 217.

El carácter preceptivo de estos informes se traduce en que su omisión no puede suplirla el órgano sustantivo¹⁴⁹, ya que son obligatorios e inexcusables en el procedimiento, y comportaría la nulidad de pleno derecho de la decisión final¹⁵⁰.

En cuanto al carácter determinante (no vinculante), significa que el órgano sustantivo, en el procedimiento sustantivo de adopción del plan (EAE) o autorización del proyecto (EIA), debe incorporar las determinaciones de estos informes (art. 26.1 LEA), aunque no tiene que asumir necesariamente lo que el órgano ambiental determine¹⁵¹.

En caso de que el órgano sustantivo discrepe del contenido de estos informes, la solución definitiva corresponderá al Consejo de Ministros o el Consejo de Gobierno autonómico correspondiente¹⁵² (art. 12 LEA). El preámbulo de la LEA indica que el carácter determinante de los pronunciamientos ambientales tiene dos vertientes: (1) la imposibilidad de continuar tramitando el procedimiento sustantivo hasta que se evacue el informe ambiental (formal o procedimental), y (2) el informe es necesario para que el órgano competente para resolver pueda formar su criterio sobre las cuestiones a tratar en su informe, aunque no vincula su decisión (material).

La resolución del órgano sustantivo, acerca de la aprobación del plan o la autorización del proyecto¹⁵³, es el acto definitivo que pone fin al procedimiento y el momento en que se plasma el balance entre la protección ambiental y el desarrollo económico¹⁵⁴.

Dicho esto, es importante destacar que la DEA¹⁵⁵ y la DIA¹⁵⁶ no son impugnables a través de un recurso autónomo (arts. 25.4 y 41.4 LEA), porque son actos de trámite, aunque se pueden impugnar indirectamente a través de la resolución definitiva que ponga fin al procedimiento, ante la jurisdicción contencioso-administrativo¹⁵⁷, y en este recurso se podría alegar, como uno de los motivos, el incumplimiento del contenido de la declaración o algún vicio que se pueda haber producido¹⁵⁸.

¹⁴⁹ STS de 8 de marzo de 2010, FJ3.

¹⁵⁰ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...cit.*, p. 276.

¹⁵¹ Ibidem, p. 278.

¹⁵² De la Varga Pastor, A. (2017). Análisis jurídico de la Ley 21/2013...*cit.*, p. 25.

¹⁵³ La STC 13/1998 y la referida STS de 17 de noviembre de 1998 trasladaron la doctrina a la autorización de los proyectos en la EIA.

¹⁵⁴ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...cit.*, p. 282.

¹⁵⁵ Ibidem, pp. 279-280.

¹⁵⁶ STS de 17 de noviembre de 1998.

¹⁵⁷ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...cit.*, p. 454.

¹⁵⁸ Ibidem, p. 459.

En definitiva, esta ley es fundamental para la aplicación del art. 6 de la Directiva Hábitats, ya que hace alusiones a los espacios Natura 2000, introduciendo especificidades en la evaluación de los planes y proyectos que pueden afectar estos lugares¹⁵⁹. Ahora bien, hay que diferenciar (1) la evaluación adecuada de los apartados 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats, y (2) la evaluación ambiental de planes, programas o proyectos, previstas en la LEA. Son procedimientos distintos y están regulados en normas diferentes, pudiendo incluirse la evaluación adecuada dentro de la evaluación ambiental, o bien, elaborar un informe aparte¹⁶⁰.

Mientras que la evaluación ambiental se aplica a los planes o proyectos incluidos en los anexos I o II de la LEA, la evaluación adecuada sujeta a cualquier plan o proyecto que pueda afectar de manera apreciable a la Red Natura (en particular, a sus objetivos de conservación), aunque no estén incluidos en estos anexos de la LEA¹⁶¹. Se ha avanzado que la Directiva Hábitats es *lex specialis* respecto a la Directiva relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente.

Los principios de racionalización, simplificación y concertación de los procedimientos de evaluación ambiental tienen por finalidad reducir las duplicidades y evitar solapamientos entre las distintas evaluaciones sobre un mismo plan o proyecto (art. 2.e LEA)¹⁶². Así, en el caso de que un plan o proyecto esté obligado a evaluar los efectos medioambientales, en virtud de la Directiva Hábitats, la Directiva Aves o la Directiva relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente, se debe procurar coordinar ambos procedimientos (art. 2.3 de la Directiva relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente y disposición adicional cuarta de la LEA).

La relación entre ambas normas y evaluaciones se refleja en la disposición adicional séptima de la LEA, dedicada a la evaluación ambiental de planes y proyectos que pueden afectar a la Red Natura. Prevé que, en estos supuestos, el plan o proyecto se someterá “*dentro de los procedimientos previstos en la presente ley*” (es decir, a la

¹⁵⁹ López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000...*cit.*, p. 89.

¹⁶⁰ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 71.

¹⁶¹ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2020). XIII. La evaluación ambiental adecuada exigida sobre proyectos y planes con incidencia en Espacios Red Natura 2000. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 102, 356-387. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7609412>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 373.

¹⁶² *Ibidem*, p. 371.

evaluación ambiental estratégica de planes o a la evaluación de impacto ambiental de proyectos¹⁶³) a una evaluación adecuada de las repercusiones en el lugar, conforme la LPNB.

Una diferencia destacable es que la evaluación adecuada es vinculante, ya que impide autorizar un plan o proyecto si esta evaluación concluye que causará un perjuicio a la integridad del lugar, mientras que la evaluación ambiental negativa de planes o proyectos sometidos a EAE o EIA, no impediría su realización¹⁶⁴ (ya que la DAE y la DIA son determinantes). Ahora bien, ante una evaluación adecuada negativa, se puede llevar a cabo el plan o proyecto si cumple con los requisitos del art. 6.4 de la Directiva Hábitats¹⁶⁵, “*bajo cuasi omnicomprendivas excepciones*” (como de índole económica), haciendo que el objetivo de conservación de las ZEPA y ZEC sea “*ilusorio*”¹⁶⁶.

2.3 Ley de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Documento de Regulación Aeroportuaria

En la Ley de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia¹⁶⁷, se establece que la gestión directa de los aeropuertos de interés general por parte del Estado incluye (entre otras) la elaboración, aprobación y seguimiento de los Planes Directores, y la regulación, aprobación y supervisión del Documento de Regulación Aeroportuaria (art. 17).

Por otra parte, contempla la participación de las Comunidades Autónomas en la gestión de los aeropuertos de interés general, “*en la forma que establezca la legislación del Estado y, en particular a través de los Comités de Coordinación Aeroportuaria*”. Y, en el último apartado del mismo precepto, califica de interés general la red de aeropuertos gestionados por AENA.

¹⁶³ García Ureta, A. M. (2023). La inadaptación del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de las Leyes 42/2007 (Patrimonio natural) y 21/2013 (Evaluación ambiental) a la Directiva de Hábitats de la Unión Europea. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 131, 7-33. Disponible en <<https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2023/01/2023-02-01-Ureta-Inadaptacion-EIA-Directiva-Habitats.pdf>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 18.

¹⁶⁴ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2020). XIII. La evaluación ambiental adecuada...*cit.*, p. 372.

¹⁶⁵ Ibidem, p. 379.

¹⁶⁶ Ibidem, p. 380.

¹⁶⁷ Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (BOE núm. 252, de 17/10/2014).

AENA está obligada a cumplir el DORA, un instrumento de planificación y regulación aeroportuaria que define las condiciones mínimas necesarias de las instalaciones aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios (art. 23).

El DORA es aplicable por períodos quinquenales, desde el 1 de enero del primer ejercicio del quinquenio y hasta el 31 de diciembre del último ejercicio (art. 26.2). Pues bien, antes del 1 de enero de 2026 (el último ejercicio al que resulta de aplicación el DORA vigente), AENA deberá iniciar un período de consultas con las asociaciones representativas de usuarios sobre su propuesta de DORA para el siguiente quinquenio (art. 24), aunque deberá ser elaborado por la Dirección General de Aviación Civil (art. 25). Y la aprobación del DORA debería tener lugar antes del 30 de septiembre de 2026 (último ejercicio en que resulte aplicable el DORA) por parte del Consejo de Ministros (art. 26). En caso contrario, se prorrogaría el DORA vigente durante un año y, transcurrida esta prórroga sin que se apruebe la siguiente DORA, se aprobaría mediante acuerdo del Consejo de Ministros.

2.4 Real Decreto sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio. Plan Director del aeropuerto

El Real Decreto sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio¹⁶⁸, regula el Plan Director aeroportuario, conforme el art. 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre¹⁶⁹, y establece el procedimiento de tramitación de dicho Plan Director.

Obliga a todos los aeropuertos de interés general a que aprueben un Plan Director que defina las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto (art. 2). Es un estudio de planificación general del aeropuerto y su desarrollo, debiendo armonizar sus usos y coordinar sus necesidades de crecimiento en el futuro¹⁷⁰, debiendo describir las etapas e implicaciones financieras del desarrollo del aeropuerto, las estrategias fiscales y un pacto ambiental con el entorno¹⁷¹.

¹⁶⁸ Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 292, de 07/12/1998).

¹⁶⁹ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 34.

¹⁷⁰ Ibidem, p. 32.

¹⁷¹ Ibidem, p. 33.

Su elaboración corresponde a AENA, como promotor que pretende elaborar el Plan Director del aeropuerto de interés general, con arreglo a las directrices establecidas, en su caso, por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento (art. 5.1).

El órgano competente para instruir, impulsar y tramitar el procedimiento de aprobación del Plan Director y su EAE es la Dirección General de Aviación Civil (art. 5.3).

Finalmente, lo aprobará el órgano sustantivo, que es el Ministro de Fomento, a propuesta del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (art. 5.2).

En cuanto a su revisión, debe producirse mediante el mismo procedimiento que su aprobación (art. 7.1), cuando las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido¹⁷².

El Plan Director del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, con el cual arrancó formalmente el Plan Barcelona, previó la construcción de la tercera pista, la ampliación de la pista principal hasta los 3.743 metros¹⁷³, una nueva terminal sud, una nueva torre de control, mejoras y ampliaciones en la terminal existente, accesos viarios y ferroviarios y la urbanización de una ciudad aeroportuaria¹⁷⁴.

Si bien el 12 de febrero de 2018 se propuso un nuevo Plan Director del Aeropuerto de Barcelona-El Prat Fase 2017-2026, en el cual se proponía un único sistema aeroportuario integrado por los aeropuertos de Barcelona-El Prat y Girona y la construcción de una estación de tren de alta velocidad para garantizar una conexión rápida con Barcelona, AENA lo suspendió en 2018¹⁷⁵.

3 Marco autonómico

En este apartado, se incluyen algunas normas autonómicas que también resultan aplicables en el Delta del Llobregat, primordialmente la Ley de Espacios Naturales, que regula la conservación de todos los espacios naturales de Cataluña, y el Decreto que aprueba el PEIN. También se comentan un par de decretos catalanes, que crean el

¹⁷² El procedimiento de revisión del Plan Director se expone en el apartado VII.

¹⁷³ 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 (BOE núm.16, de 18/01/2002, 2400-2411).

¹⁷⁴ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 17.

¹⁷⁵ Ibidem, p. 31.

Catálogo de flora amenazada de Cataluña y el Catálogo de fauna salvaje autóctona amenazada, por la relación que pueden tener con la evaluación adecuada del art. 46 LPNB, donde se dedica un apartado específico a la afectación de especies catalogadas “en peligro de extinción”.

3.1 Ley de Espacios Naturales

La Ley de Espacios Naturales¹⁷⁶ tiene como finalidad proteger, conservar, gestionar y, en su caso, restaurar y mejorar la diversidad genética, la riqueza y productividad de todos los espacios naturales de Cataluña, para compatibilizarlos con el desarrollo y utilización de los recursos naturales y ambientales (art. 1).

Se consideran espacios naturales protegidos los lugares incluidos en el PEIN (que incluye los espacios naturales de protección especial del capítulo IV), las ZEC, las ZEPA y los LIC (art. 2.3). Así pues, resulta de aplicación al Delta del Llobregat.

Esta ley obliga a la Administración de la Generalitat y a las entidades locales a adecuar la normativa para alcanzar diversas finalidades, entre ellas: *“Conservar y regenerar las zonas húmedas y salvaguardar los espacios naturales litorales”, “Preservar las especies vegetales y su diversidad y conservar las superficies forestales”, “Proteger la fauna salvaje evitando la destrucción del medio físico” o “Controlar el impacto producido por la implantación de elementos artificiales, infraestructuras o actuaciones generadoras de transformaciones lesivas, al medio natural”* (art. 4).

En relación con las zonas húmedas, establece que todas *“deberán ser preservadas de las actividades susceptibles de provocar su recesión y degradación”*, a través de la correspondiente normativa (art. 11.1).

A efectos de no reiterar lo anteriormente expuesto sobre esta norma, recordamos que regula el PEIN en el capítulo III, y la reserva natural parcial en el art. 24 (dentro del capítulo dedicado a los espacios natural de protección especial). También dedica un precepto a las ZEC (art. 34 bis) y a las ZEPA (art. 34 ter).

¹⁷⁶ Ley 12/1985, de 13 de junio, de Espacios Naturales (DOGC núm. 556, de 28/06/1985).

3.2 Decret pel qual s'aprova el Pla d'espais d'interès natural

En el punto 2.3 del apartado II, centrado en el Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN), se expone su régimen de protección aplicado al Delta del Llobregat.

Recordamos que la declaración de un espacio como ZEC o ZEPA implica su inclusión automática en el PEIN y, tratándose de una zona húmeda, el PEIN prohíbe realizar actividades o usos susceptibles de provocar su recesión o degradación. Además, como declara algunas especies de flora del Delta del Llobregat como estrictamente protegidas, prohíbe su destrucción y protege el medio natural donde vive la especie. Finalmente, como también encontramos en el delta especies de fauna especialmente protegidas, este plan prohíbe su persecución, caza, captura y comercialización, y protege el medio natural donde habita la especie.

3.3 Decret de creació del Catàleg de flora amenaçada de Catalunya

El Catálogo Español de Especies Amenazadas, incluye los taxones o poblaciones de la biodiversidad amenazada, sin perjuicio de que las Comunidades Autónomas puedan establecer sus propios catálogos de especies amenazadas¹⁷⁷, previendo nuevas categorías (más allá de “en peligro de extinción” y “vulnerable”), incrementando el grado de protección de las especies del Catálogo español, o determinando prohibiciones y actuaciones suplementarias para su preservación (art. 58 LPNB).

Así, se creó el "*Catàleg de flora amenaçada de Catalunya*"¹⁷⁸, donde se indican las especies y subespecies de flora de Cataluña que se deben preservar o recuperar, en función de sus valores ecológicos y las amenazas, y establece el régimen jurídico de protección para asegurar su conservación y recuperación.

Este catálogo abarca a todas las poblaciones naturales catalanas, siendo clasificadas "en peligro de extinción" (anexo 1) o "vulnerables" (anexo 2), según su estatus de conservación y el grado de amenaza.

La catalogación como especie de flora amenazada implica la prohibición de llevar a cabo, en principio, cualquier actuación no autorizada con el propósito o resultado de su

¹⁷⁷ Se trata de un registro público de naturaleza administrativa.

¹⁷⁸ Decret 2/2016, de 13 de gener, de creació, denominació i determinació de l'àmbit de competència dels departaments de l'Administració de la Generalitat de Catalunya (DOGC núm. 7037, de 14/01/2016).

destrucción, mutilación o tala, o la alteración de su hábitat, afectando negativamente sus poblaciones (art. 2).

La Trencadalla o "*Kosteletzkya pentacarpa*", una especie de interés comunitario presente en *La Ricarda*, está catalogada como especie "vulnerable".

3.4 Decret del Catàleg de fauna salvatge autòctona amenaçada i de mesures de protecció i de conservació de la fauna salvatge autòctona protegida

Las Comunidades Autónomas deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la conservación de la biodiversidad que vive en estado silvestre y, concretamente, de las especies de fauna autóctona que puedan tener algún tipo de amenaza, atendiendo preferentemente a la preservación de sus hábitats y estableciendo regímenes específicos de protección para esas especies silvestres cuya situación lo requiera, las cuales deberán incluirse en las categorías de los artículos 56 y 58 LPNB (art. 54 LPNB).

Como se ha expuesto en el punto anterior, el art. 58 LPNB establece el Catálogo español de especies amenazadas y prevé que las Comunidades Autónomas pueden crear sus catálogos de especies amenazadas.

En Cataluña, se ha aprobado el Decreto que regula el "*Catàleg de la fauna salvatge autòctona amenaçada de Catalunya*"¹⁷⁹. En este catálogo autonómico se incluyen las especies y subespecies de fauna salvaje autóctona protegida amenazada (anexo 1), con un grado de protección superior al catálogo estatal. Además de las dos clasificaciones estatales ("en peligro de extinción" y "vulnerable"), añade "*extintes com a reproductores a Catalunya*" (desde el siglo XIX), cuyo objetivo es concretar las especies que pueden ser objeto de un proyecto de reintroducción y que se les aplique el máximo nivel de protección en caso de que vuelvan a Cataluña.

Las categorías "en peligro de extinción" o "vulnerable" incluyen especies reproductoras presentes de manera regular en Cataluña o en el medio marino, con riesgo de extinción a corto o medio plazo, pero que han sufrido una tendencia negativa considerable, o bien, han quedado muy localizadas o con un número de ejemplares muy bajo, y son muy vulnerables a la extinción o requieren un manejo considerable para evitarla. También se

¹⁷⁹ Decret 172/2022, de 20 de setembre, del Catàleg de fauna salvatge autòctona amenaçada i de mesures de protecció i de conservació de la fauna salvatge autòctona protegida (DOGC núm. 8758, de 22/09/2022).

catalogan especies invernantes o de paso, si cumplen los criterios para las especies reproductoras o si las poblaciones reproductoras de origen también están amenazadas.

Dicho esto, este Decreto prevé que la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de planes y la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) de proyectos que afecten las especies y subespecies incluidas en este Catálogo, se rige por la legislación vigente en materia de evaluación ambiental (la LEA), ya que se debe evitar el impacto sobre las especies y subespecies amenazadas o establecer las medidas de prevención o compensación correspondientes. Si afecta a espacios Natura 2000 y tienen incidencia sobre dichas especies de fauna, se aplicará el art. 46 de la LPNB (que se corresponde con el art. 6 de la Directiva Hábitats).

El anexo 1 establece la relación de especies protegidas de fauna salvaje autóctona prevista en el anexo de la Ley de protección de los animales, y que también son incluidas en el Catálogo de fauna salvaje autóctona amenazada de Catalunya. Encontramos en este anexo las especies de aves de la laguna *La Ricarda*, con la siguiente clasificación:

- Especies y subespecies “en peligro de extinción”: Bitó comú o “*Botaurus stellaris*” (A), Xarxet marbrenc o “*Marmaronetta angustirostris*” (A) y Fotja banyuda o “*Fulica cristata*” (B).
- Especies y subespecies “vulnerables”: Corriol camanegre o “*Charadrius alexandrinus*” (C), Agró roig o “*Ardea purpurea*” (B) y Xatrac menut o “*Sternula albifrons*” (B).

Las tres especies catalogadas “en peligro de extinción”, están recogidas en el anexo IV de la LPNB. Es necesario, por lo tanto, traer a colación el art. 46.7 LPNB, el cual establece que, cuando la realización o ejecución de un plan o proyecto puede afectar de forma apreciable a especies de los anexos II o IV de dicha ley, que además están catalogadas como “en peligro de extinción” (en el ámbito estatal o autonómico), solo se podrá llevar a cabo cuando (1) no existan otras alternativas, (2) concurren causas relacionadas con la salud humana, la seguridad pública, las relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente u otras razones imperiosas de interés público de primer orden, y (3) se remite a la evaluación adecuada del art. 46.5, en relación con la justificación del plan o proyecto, y la adopción de las medidas compensatorias, excluyendo la remisión de dichas medidas a la Comisión Europea.

IV. Antecedentes. Última ampliación del aeropuerto (2003-2004)

A continuación, se exponen cuatro aspectos a tener en cuenta de cara al estudio de caso. En primer lugar, se analiza la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del anterior proyecto de ampliación aeroportuaria, mencionando las principales medidas de protección y compensatorias incumplidas. En segundo lugar, se hace referencia a la carta de emplazamiento de la Comisión Europea a España por el incumplimiento de la Directiva Hábitats y la Directiva Aves en el Delta del Llobregat, una circunstancia de la que tampoco se puede prescindir en el contexto de un proyecto que incrementaría el impacto ambiental sobre la Red Natura 2000. En tercer lugar, se trae a colación la recreación fallida de la laguna de Cal Tet en el Delta del Llobregat, cuyas circunstancias se asemejan a la propuesta de recreación de la laguna *La Ricarda* como medida de compensación por su afectación y que, en base a los principios de cautela y precaución, debe servir como advertencia sobre la ineficacia e inviabilidad ambiental de esta medida. Por último, se resumen las actuaciones más recientes realizadas por AENA y por las instituciones políticas, puesto que se está impulsando toda la maquinaria política previa a la puesta en marcha del procedimiento para ampliar el aeropuerto.

1. Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona de 2002

Con la aprobación del Plan Director aeroportuario de 1999, se inició el anterior proyecto de ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas, basándose en su saturación, los incrementos de tráfico de aeronaves y del número de pasajeros, su efecto sobre la economía de Cataluña y las sinergias con las obras derivadas de la potenciación de la plataforma logística de Barcelona (como la ampliación del puerto, el desvío del río Llobregat y la implantación de las líneas ferroviarias), que requería una actuación estratégica para, no sólo aumentar la capacidad del aeropuerto, sino también potenciar la relación intermodal entre los sistemas de transporte. Estas fueron las razones imperiosas de interés público de primer orden justificadas, para dotar a Barcelona de una infraestructura capaz de asumir estas necesidades¹⁸⁰.

Posteriormente, en el contexto de la EIA del proyecto de ampliación aeroportuaria, se formuló la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), en fecha 9 de enero de 2002. Este

¹⁸⁰ Declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, p. 2400.

documento determina la procedencia de proyectos con incidencia ambiental, las condiciones en las que se pueden desarrollar y las medidas correctoras y compensatorias a adoptar¹⁸¹.

Por una parte, debe indicarse que descartó el sistema aeroportuario Barcelona-Reus-Girona por no satisfacer las condiciones de la demanda¹⁸². Por otra parte, estableció las medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias por las graves afecciones ambientales sobre la ZEPA del Delta del Llobregat, a consecuencia de la construcción de la tercera pista (de 2.660 metros)¹⁸³.

Algunas de las medidas de la DIA incumplidas son las siguientes:

- a) Medidas respecto a la protección de la hidrología superficial y subterránea (condición 5ª):
 - La obligación de instalar una red de piezómetros de control, coordinada por AENA y la ACA, tenía que estar operativa, como muy tarde, a los 3 años desde la finalización de las obras, con la finalidad de controlar los niveles del acuífero superficial dentro del recinto aeroportuario y en las lagunas litorales. Este incumplimiento ha generado una disminución media permanente del nivel piezométrico del acuífero superficial de unos 50 cm¹⁸⁴.
 - La aportación artificial de agua a la laguna *La Ricarda* no se ha garantizado (la Agencia Catalana del Agua otorgó una concesión a AENA de 300.000 m³ anuales para abastecer la laguna, una cantidad hídrica deficiente), ni tampoco ha controlado que la calidad de estas aportaciones sean las necesarias para conservar la laguna, al no haber implementado ningún sistema de monitorización o de depuración¹⁸⁵.
- b) Medidas de protección de la vegetación y la fauna (condición 6ª):
 - No se han diseñado los canales de drenaje entre la tercera pista y el mar, y en el perímetro este del aeropuerto, de forma que hagan posible su

¹⁸¹ Tornos abogados (2021). *Anexo VI. Nota en relación con el análisis...cit.*, p. 4.

¹⁸² Declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, p. 2401.

¹⁸³ Ibidem, p. 2401.

¹⁸⁴ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat sobre la posible ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat*, 46 pp. Disponible en https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/resum_dictamen_ampliacio_aeroport_final.pdf [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 12.

¹⁸⁵ Ibidem, pp. 13-14.

renaturalización con las comunidades autóctonas propias de estos ambientes. El programa de gestión preventiva del riesgo de colisión de aeronaves con aves ha implicado la artificialización de estos canales (instalación de mallas anti-aves, retirada de la vegetación natural, la captura masiva de peces para evitar la presencia de especies orníticas piscívoras potencialmente peligrosas para la navegación aérea, etc.)¹⁸⁶.

- Los sistemas de aproximación de las dos cabeceras de la tercera pista, cuya implantación debía acompañarse de las medidas preventivas y correctoras necesarias para disminuir su afección en los sectores de *La Ricarda* y *El Remolar*, comportó la tala de unas 8,4 hectáreas del HIC prioritario 2770* (Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster*) en el sector de *La Ricarda*¹⁸⁷.
- No consta la realización en la fase de explotación de la infraestructura aeroportuaria ampliada de ningún seguimiento de los efectos de la contaminación lumínica sobre los humedales protegidos, derivada de la construcción de los sistemas de aproximación¹⁸⁸.
- c) Medidas compensatorias sobre la afección a los hábitats prioritarios y a la ZEPA Delta del Llobregat (condición 7ª DIA):
 - La interconexión biológica de *La Ricarda* y *El Remolar* mediante un corredor litoral, con la recuperación de hábitats, la ordenación del espacio y la creación de infraestructuras para la divulgación ambiental, solo se ha ejecutado de manera parcial. Se aprobó un plan especial de ordenación del espacio y se recuperaron algunos hábitats de humedal mediante la ampliación de la laguna *La Roberta*, pero no se ha conseguido la conectividad ecológica entre las dos reservas naturales parciales¹⁸⁹.
 - La ampliación del corredor litoral mediante la adquisición de la pineda del antiguo camping *Toro Bravo* y la posterior restauración de los hábitats, no ha cumplido con los objetivos de restaurar adecuadamente una superficie significativa del HIC prioritario 2770*, que era la compensación por la pérdida de 140 hectáreas de este hábitat, ni tampoco han restaurado los pinares que

¹⁸⁶ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 14.

¹⁸⁷ Ibidem, p. 15.

¹⁸⁸ Ibidem, p. 14.

¹⁸⁹ Ibidem, pp. 16-17.

AENA adquirió para evitar problemas de ruido en las zonas residenciales de recreación¹⁹⁰.

- Incumplimiento “*flagrante*” del establecimiento de un corredor biológico desde el sector *Remolar-Filipines* hasta la ZEPA *Els Reguerons* a través de la zona de *Can Sabadell*, ya que AENA construyó aparcamientos de servicios aeroportuarios en dicha zona, ocupando 7,4 hectáreas de terrenos catalogados como ZEPA, y ocupando el 96% de la anchura del corredor en su punto más crítico (la zona que unía los márgenes de la riera de Sant Climent)¹⁹¹.
 - La creación de zonas húmedas como compensación por las zonas eliminadas es “*a todas luces*” insuficiente¹⁹², habiendo creado 1 hectárea (humedal de *Cal Met Natrus*, ubicado cerca de la cabecera 24R de la pista tierra, lo cual compromete su funcionalidad ecológica y limita su capacidad de acogida para la avifauna protegida), en contraste con las más de 40 hectáreas destruidas¹⁹³.
- d) En el anexo V de la DIA se incluyen tablas con las estimaciones de la evolución poblacional de determinadas especies de aves seleccionadas por AENA (el promotor), para estudiar la eficacia de las medidas compensatorias propuestas ante la Comisión. Se preveía una mejora en un plazo de 4-5 años¹⁹⁴, indicando la situación “inicial” y la situación “final” de las especies seleccionadas¹⁹⁵. Pues bien, en relación con la Tabla 3, que es la referida a *La Ricarda*, desde la finalización de las obras de la última ampliación aeroportuaria, no se ha alcanzado ninguno de los objetivos fijados en el

¹⁹⁰ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 17.

¹⁹¹ Ibidem, p. 17.

¹⁹² Ibidem, pp. 17-18.

¹⁹³ Las salobres del *Pas de les Vaques*, los carrizales entre *El Remolar*, la colonia militar y el antiguo campo de Golf del Prat, las 9 lagunas del antiguo campo de Golf, las marismas asociadas a la pineda de *Can Camins* y espacios inundables cerca de las lagunas de *La Ricarda* y *El Remolar*.

¹⁹⁴ 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.* (2021), 2 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/anexo_iv.pdf> [última consulta: 12 de junio de 2025], p. 1.

¹⁹⁵ Declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, p. 12.

anexo V y, por tanto, las medidas compensatorias aplicadas han fracasado absolutamente en relación con las poblaciones de aves acuáticas¹⁹⁶.

Se aporta como **anexo 3** una tabla comparativa entre la situación inicial (previa a la DIA), la situación final (el compromiso asumido por la DIA) y la situación real (de los años 2007, 2010, 2013, 2016, 2019 y 2021) de las especies de ave de *La Ricarda* seleccionadas como indicadores en la DIA.

El informe del grupo de investigación FEHM¹⁹⁷ afirma que estos incumplimientos de la DIA han causado, en gran parte, la degradación de los espacios naturales deltaicos.

En relación con la vigilancia ambiental y el seguimiento de la DIA, acordó crear una comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto (condición 11ª DIA), la cual fue creada mediante una orden¹⁹⁸, de acuerdo con la opción prevista en el art. 41.2.g) LEA, para proyectos especialmente complejos en los que participan técnicos de diferentes órganos en una comisión mixta¹⁹⁹. Las funciones de esta comisión son el seguimiento y el control del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias durante las fases de construcción y durante la operación del proyecto de ampliación aeroportuaria²⁰⁰.

A efectos de seguimiento y control del impacto del proyecto, y de verificar la operatividad de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, la DIA hizo una remisión a la redacción del programa de vigilancia ambiental, el cual debía aprobarse por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (condición 12ª DIA). Asimismo, determinó que dicho programa debía establecer el modo de seguimiento de las actuaciones y describir el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. También previó que la vigilancia del cumplimiento del proyecto de medidas compensatorias se informe por el Departament de Medi Ambient de la

¹⁹⁶ *Anexo IV. Análisis efectuado por los servicios técnicos del departamento de Acció Ambiental del Ajuntament...cit.*, p. 2.

¹⁹⁷ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 29.

¹⁹⁸ Orden PRE/229/2003, de 5 de febrero, por la que se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (Plan Barcelona) (BOE núm. 37, de 12/02/2003, 5631-5633).

¹⁹⁹ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...cit.*, p. 380.

²⁰⁰ La comisión de seguimiento está compuesta por tres representantes del Ministerio de Medio Ambiente (órgano ambiental), dos de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento (órgano sustantivo), dos de AENA (promotora), dos de la Generalitat de Catalunya en representación del Departament de Medi Ambient y el de Política Territorial i Obres Públiques, y uno de cada ayuntamiento afectado (El Prat del Llobregat, Viladecans y Sant Boi del Llobregat).

Generalitat de Catalunya. Seguidamente, incluyó un listado de informes preceptivos, con carácter de mínimos, “*además de los que, en su caso, determinen los proyectos de medidas compensatorias*”, acotándose a la fase de obras.

El seguimiento, durante la fase de explotación, debe procurar (1) verificar la correcta evolución de las medidas aplicadas en la fase de obras, (2) seguir la respuesta y evolución ambiental del entorno a la implantación de la actividad, y (3) alimentar futuras EIA²⁰¹. En cualquier caso, es una función pública de vigilancia y control atribuida al órgano sustantivo (o bien, a los órganos que designen las comunidades autónomas respecto de los planes o proyectos que no sean de competencia estatal)²⁰².

La ley estatal hace una distinción entre el seguimiento de las declaraciones ambientales estratégicas y los informes ambientales estratégicos (art. 51 LEA), y el seguimiento de las declaraciones de impacto ambiental y de los informes de impacto ambiental (art. 52 LEA). La remisión del informe de seguimiento por el promotor al órgano sustantivo, en relación con el cumplimiento de las condiciones establecidas en la declaración ambiental, es preceptiva en el caso de la EAE pero, en cambio, es potestativa en la EIA, en cuyo caso depende de las determinaciones de la DIA²⁰³.

En concreto, la DIA puede definir, “*en caso necesario*”, los requisitos de seguimiento para cumplir sus condiciones, en proporción a la naturaleza, ubicación y dimensiones del proyecto y la importancia de su impacto en el medio ambiente. En concreto, puede contemplar que el promotor remita al órgano sustantivo un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones, o de las medidas de la DIA y, en ese caso, dicho informe debe incluir un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental (art. 52.2 LEA)²⁰⁴.

Pues bien, en relación con la fase de funcionamiento, la DIA de 2002 solo exigió la emisión de informes especiales cuando haya circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo. Por otra parte, prevé

²⁰¹ Casares Marcos, A. B. (2014). Seguimiento y régimen sancionador. En Quintana López, T. & Casares Marcos, A. B. (Coords.) *Evaluación de impacto ambiental y evaluación estratégica* (pp. 395-475) (1ª edición). Editorial Tirant lo Blanch, p. 425.

²⁰² Ibidem, p. 422.

²⁰³ Ibidem, p. 423.

²⁰⁴ En cambio, la ley sí obliga al promotor a remitir al órgano sustantivo, en los términos de la DEA o del informe ambiental estratégico, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de este documento ambiental, teniendo que incluir un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental (art. 51.1 LEA).

determinadas medidas que se tendrán que incluir en el programa de vigilancia, de las cuales solo encontramos una relativa a la fase de explotación, que es el seguimiento de los efectos de contaminación lumínica en los humedales derivada de la construcción de los sistemas de aproximación²⁰⁵.

Por lo tanto, la DIA no contiene el programa de vigilancia ambiental, en contraste con las siguientes previsiones legales: (1) el promotor debe proponer un sistema para garantizar el cumplimiento de las medidas ambientales previstas (un programa de vigilancia ambiental) en el estudio de impacto ambiental, al inicio del procedimiento de evaluación ambiental (art. 35.1.f) LEA), (2) la DIA debe incluir el programa de vigilancia ambiental, esto es, el concreto sistema de vigilancia que se tendrá que aplicar en el seguimiento de la ejecución del proyecto, en fase de obras y de explotación²⁰⁶ (art. 41.2.f) LEA), y (3) la vigilancia y seguimiento ambiental durante la fase de explotación tiene como objetivos verificar la correcta evolución de las medidas aplicadas, para hacer el seguimiento de la respuesta y evolución ambiental del entorno a la implantación de la actividad y para diseñar mecanismos de actuación ante efectos inesperados o el mal funcionamiento de las medidas correctoras (anexo VI, ap. 6 LEA).

Este programa, en definitiva, es fundamental de cara al seguimiento del cumplimiento de la DIA y para comprobar la eficacia de las condiciones y las medidas ambientales impuestas²⁰⁷, ya que establece un sistema para garantizar su cumplimiento, durante la fase de ejecución y la de explotación, desmantelamiento o demolición (anexo VI LEA).

Sin embargo, tras estudiar la propuesta de emplazamiento de la tercera pista, la intersección de las aeronaves en la ZEPA y el comportamiento de las aves ante el tráfico aéreo, la Comisión Europea concluyó en la DIA que la afectación de la nueva pista era pequeña para las poblaciones de aves, pudiéndose compensar y mejorar su diversidad. Afirmó que las estimaciones de poblaciones presentadas, tras aplicar las medidas compensatorias de la EIA del proyecto mejorarían la situación de las aves, dentro de un plazo relativamente corto (de 4 a 5 años).

El capítulo II de la LEA, que regula el régimen sancionador, tipifica como infracción grave en materia de evaluación de impacto ambiental, el incumplimiento de las condiciones ambientales, de las medidas correctoras o compensatorias establecidas en la DIA e

²⁰⁵ Es una de las medidas de protección incumplidas.

²⁰⁶ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...cit.*, p. 353.

²⁰⁷ Ibidem, p. 380.

incluidas en la resolución que aprueba o autoriza finalmente el proyecto (art. 55.3 LEA). Este tipo de infracción lleva aparejada una sanción de multa de 24.001 a 240.400 euros (art. 56 LEA). Ahora bien, solo pueden ser sancionadas las personas físicas o jurídicas privadas (art. 54.1 LEA). Resulta llamativo que excluya a la Administración Pública y a los entes dependientes, negando la posibilidad de sancionarlos en materia de evaluación de impacto ambiental²⁰⁸. Una posible explicación podría ser evitar que el importe de la multa recaiga en los ciudadanos, pero no resulta en absoluto convincente, al existir otras sanciones aplicables a las personas jurídicas públicas, como la prohibición de autorización de un nuevo proyecto hasta que se hayan cumplido todas las medidas de la anterior DIA y se hayan reparado los daños causados a los espacios protegidos. En el mismo sentido, si solamente se permite la vía de los procedimientos por incumplimiento del derecho comunitario, la multa que pueda imponer el TJUE a España, repercutiría de igual modo en los ciudadanos, por lo que no es válida esta justificación.

En cambio, la normativa del régimen del sector público contempla que pueden ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas y jurídicas, sin limitarlo a los particulares (art. 28.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público), que es lo que deberían haber incorporado en la LEA²⁰⁹.

No hay duda de que el incumplimiento de la DIA y el consecuente impacto ambiental deben tener alguna consecuencia jurídica, especialmente de cara a una nueva ampliación aeroportuaria que incrementará el impacto ambiental sobre la Red Natura. En todo caso, siempre queda la posibilidad de acudir a los procedimientos por incumplimiento del derecho comunitario²¹⁰.

2. Carta de emplazamiento de la Comisión Europea a España por el incumplimiento de la Directiva Hábitats y la Directiva Aves en la ZEPA del Delta del Llobregat

En primer lugar, es necesario mencionar brevemente los procedimientos por infracción del derecho de la UE, regulados en los arts. 258-260 de Tratado de Funcionamiento de

²⁰⁸ Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación...cit.*, 469.

²⁰⁹ Ibidem, p. 469.

²¹⁰ Las consecuencias jurídicas del incumplimiento de la DIA y la responsabilidad derivada del mismo, no son objeto de este trabajo, aunque es otro elemento importante a tomar en consideración en la nueva propuesta de ampliación aeroportuaria.

la Unión Europea. Cuando la Comisión Europea o algún Estado Miembro (puede ser a consecuencia de denuncias de ciudadanos, empresas u otras partes interesadas) considera que algún Estado Miembro incumple alguna obligación o norma de la UE (por ejemplo, mediante decisiones o prácticas administrativas), la Comisión envía una carta de emplazamiento, solicitando información adicional, al Estado Miembro presuntamente incumplidor, el cual debe responder, de manera detallada, dentro de plazo (generalmente, de 2 meses) ²¹¹. Transcurrido el plazo otorgado para responder, la Comisión opta entre (1) emitir un dictamen motivado, que es una solicitud formal de cumplimiento del derecho de la UE, instando al Estado a informar de las medidas adoptadas para cumplir con sus obligaciones dentro de un plazo determinado (que también suele ser de 2 meses), o (2) archivar el caso, cuando se haya resuelto el problema. En caso de que el Estado no cumpla con el dictamen dentro de plazo, la Comisión puede llevar el asunto ante el TJUE, el cual puede dictar sentencia ordenando al Estado a que adopte determinadas medidas y, en caso de que incumpla la sentencia, la Comisión puede recurrir por segunda vez al TJUE y recomendar la cuantía de la multa que debería pagar el Estado infractor. En este caso, el Tribunal puede imponer sanciones pecuniarias (pueden ser una suma a tanto alzado o un pago diario)²¹².

En este caso concreto, la presentación de una denuncia por la asociación ecologista DEPANA, junto con SEO/BirdLife²¹³, derivó en una Carta de emplazamiento de la Comisión Europea a España, de 18 de febrero de 2021, por incumplir la Directiva Hábitats y la Directiva Aves, en parte por la ampliación del aeropuerto²¹⁴.

La DIA exige expresamente que se cumplan las medidas previamente a la proyección de la ampliación del aeropuerto²¹⁵, por lo que es una condición previa a la ampliación. En consecuencia, antes de iniciar los trámites para una nueva ampliación, AENA debe

²¹¹ EUR-Lex (última consulta: 14 de junio de 2025). Incumplimiento del Derecho de la UE. Disponible en <<https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/infringement-of-eu-law.html>>.

²¹² Comisión Europea (última consulta: 14 de junio de 2025). Procedimiento de infracción. Disponible en <https://commission.europa.eu/law/application-eu-law/implementing-eu-law/infringement-procedure_en?prefLang=es&etrans=es>.

²¹³ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 66.

²¹⁴ Ibidem, p. 66.

²¹⁵ “[...] para que la ampliación del campo de vuelos, el nuevo área terminal y las urbanizaciones y accesos puedan ejecutarse, deberán adoptarse las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración, y se cumpla, además, con las siguientes condiciones”.

adoptar todas las medidas de compensación incumplidas de la DIA, a efectos de garantizar la coherencia global de la Red Natura²¹⁶.

La Comisión concluye que España ha incumplido la siguiente normativa comunitaria, en relación con la última ampliación aeroportuaria:

- a) Vulneración del apartado 3 del artículo 6 de la Directiva Hábitats, por no haber realizado una evaluación adecuada del impacto de la construcción de tres aparcamientos contiguos a la terminal aeroportuaria sobre el corredor biológico entre *El Remolar* y *Els Reguerons*²¹⁷.
- b) Infracción del apartado 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitats, por no ejecutar las medidas compensatorias que garanticen la coherencia global de la Red Natura 2000, por el impacto negativo del proyecto sobre la ZEPA²¹⁸.
- c) Violación del art. 6.2 de la Directiva Hábitats por no haber adoptado las medidas adecuadas para evitar la contaminación o el deterioro de los hábitats, o cualquier alteración que afecte significativamente a las poblaciones de especies de aves protegidas para las que fue designada la ZEPA “Delta del Llobregat”²¹⁹.
- d) Infracción de los apartados 1 y 2 del artículo 4 de la Directiva Aves, por no haber clasificado dentro de la ZEPA los territorios más apropiados para la conservación de las especies de aves protegidas de la IBA ES140 y por no haber aportado un estudio científico que justifique dicha exclusión.

Ante este emplazamiento, la Generalitat de Catalunya aprobó el acuerdo de Gobierno 165/2024, de 23 de julio, ampliando la delimitación y el listado de especies de la ZEPA “*Delta del Llobregat*”, y proponiendo ampliar la LIC, la cual pasó a denominarse “*Aiguamolls del Delta del Llobregat*”.

3 Un antecedente fallido: la laguna de Cal Tet

La laguna de *Cal Tet* fue creada en 2002 como medida de compensación por la pérdida de hábitats naturales asociada al desvío del río Llobregat²²⁰. En un primer momento, tenía el agua transparente y había densas praderas de macrófitos que permitían la

²¹⁶ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 22, y Tornos abogados (2021). *Anexo VI. Nota en relación con el análisis...cit.*, p. 8.

²¹⁷ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 67.

²¹⁸ Ibidem, p. 67.

²¹⁹ Ibidem, p. 68.

²²⁰ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 5.

presencia de una gran diversidad acuática y de aves, pero ahora se encuentra en fase oscura, sufriendo una pérdida drástica de biodiversidad²²¹.

Entre otros factores, la laguna estuvo mal diseñada, al no tener conexión al mar y disponer de tres posibles entradas de agua (del acuífero superficial, de los carrizales de depuración de las aguas residuales regeneradas de la depuradora de El Prat o de los excedentes del riego agrícola)²²². La aportación de agua residual regenerada de calidad pobre provocó la fase oscura de la laguna y, aunque después se alimentó solo a través del acuífero superficial, no se ha podido revertir su estado²²³. Este fracaso es un ejemplo de mala gestión de una zona húmeda, a consecuencia del desconocimiento del funcionamiento de su ciclo hidrológico²²⁴.

El informe del FEHM vincula la evolución de *Cal Tet* con *La Ricarda*: *“Las alternativas que propone el Aeropuerto a la destrucción de La Ricarda se sitúan en lugares donde su evolución será similar a la de Cal Tet y por lo tanto tendrán un estado ecológico deficiente y exigirán más medidas de restauración”*²²⁵.

Más adelante, añade que *“viendo el mapa de donde se proponen situar los nuevos humedales como compensación de La Ricarda [...] queda claro que estos serán interiores y alimentados con agua dulce rica en nutrientes. Esto llevará necesariamente a una situación similar a la de la laguna de Cal Tet, perdiendo así un ecosistema único cómo la laguna de la Ricarda y ganando a cambio dos humedales eutróficos con escaso valor para la biodiversidad y el funcionamiento del Delta”*²²⁶.

Y, en las conclusiones, advierte que *“el ejemplo de la laguna de Cal Tet debería ser una advertencia”*, razón por la cual la destrucción de *La Ricarda* no se puede compensar por la creación de otros humedales en otro lugar del Delta, sin disponer de datos que indiquen cómo evolucionarían²²⁷.

²²¹ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 25.

²²² Ibidem, p. 26.

²²³ Ibidem, p. 26.

²²⁴ Ibidem, p. 59.

²²⁵ Ibidem, p. 26.

²²⁶ Ibidem, p. 29.

²²⁷ Ibidem, p. 32.

En la evaluación ambiental, será necesario tomar en consideración este antecedente fallido y el deterioro del Delta del Llobregat constatado por la Comisión Europea en 2021, conforme los principios comunitarios de prevención y de precaución o cautela²²⁸.

4 Actuaciones más recientes de AENA y de las instituciones políticas

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), la entidad pública empresarial encargada de la actividad de gestión aeroportuaria en España, anunció, con anterioridad a la pandemia de COVID-19, su intención de extender unos 500 metros la tercera pista del aeropuerto Josep Tarradellas hacia el este, invadiendo la laguna *La Ricarda*, perteneciente a la Red Natura 2000, por estar catalogada como ZEPA, ZEC y LIC²²⁹.

Se adjunta una tabla que describe las actuaciones e inversiones principales previstas en el Aeropuerto y un mapa con la ubicación de dichas actuaciones, elaborados por AENA, como **anexos 4 y 5**, respectivamente.

Tras permanecer paralizada esta propuesta durante años, a finales de febrero de 2025, el pleno del Ayuntamiento de Barcelona ha acordado, por mayoría, impulsar la ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas. La propuesta, presentada por el Partido Popular, ha recibido los votos a favor del Partit dels Socialistes de Catalunya, Junts per Catalunya y Vox, mientras que Barcelona en Comú y Esquerra Republicana de Catalunya se han opuesto²³⁰. Esta manifestación local favorable al proyecto es un importante paso inicial para facilitar el consenso político e institucional a nivel autonómico y, posteriormente, estatal. El actual presidente de la Generalitat, Salvador Illa, también se ha comprometido desde el inicio de su legislatura a impulsar este proyecto. *A priori*, el compromiso público asumido por el PSC, a nivel local y autonómico, es contrario a la oposición inicial manifestada por sus socios de investidura (ERC y los comunes), lo cual obstaculiza inicialmente el compromiso del territorio con el proyecto, necesario antes de iniciar el procedimiento.

²²⁸ Como se ha expuesto en el punto 1.1 del apartado III, estos principios también están incluidos dentro de la evaluación ambiental adecuada de los apartados 3 y 4 del art. 6 Directiva Hábitats.

²²⁹ Tornos abogados (2021). *Anexo VI. Nota en relación con el análisis...cit.*, p. 2.

²³⁰ Ayuntamiento de Barcelona (última consulta: 14 de junio de 2025). Ampliar el aeropuerto del Prat, a propuesta del Grupo Municipal del PP. Disponible en <<https://ajuntament.barcelona.cat/es/accion-de-gobierno/el-consejo-municipal/acuerdos-de-plenario/56948>>.

Pocas semanas después, el Comitè Assessor d'Infraestructures²³¹ ha propuesto que, a corto plazo, se incremente la capacidad aeroportuaria a través de la optimización de la operativa aeronáutica y que, a medio y largo plazo, se alargue la pista mar, limitándose a mencionar una solución de máximos y otra solución que tendría la mínima afección a las zonas húmedas (simplemente dice que se reducirían los metros de asfalto para no afectar las láminas de agua). Añade que, preferentemente, no se deben tocar los espacios protegidos de *La Ricarda* y *El Remolar*. Es decir, no se decanta por ninguna solución, dejando en el aire cómo se puede alargar la tercera pista sin afectar ninguno de los dos espacios naturales protegidos ubicados en ambos extremos de la pista.

En el mes de junio de 2025, el presidente de la Generalitat ha presentado en una conferencia la nueva propuesta de ampliación aeroportuaria, acordada con AENA y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible²³². Según ha informado, la nueva propuesta consiste en extender, en parte, la tercera pista hacia el oeste, afectando un poco el sector de *El Remolar*, y reduciendo el impacto ambiental sobre *La Ricarda*. En concreto, la pista mar se extenderá 500 metros, hasta los 3.160 metros. Los medios de comunicación añaden que la zona de seguridad de 240 metros del extremo norte (el sector este), será parcialmente vegetal, para evitar la pavimentación, reduciendo el impacto sobre la laguna unos 87 metros respecto la propuesta inicial²³³. En cuanto a las medidas compensatorias, Illa anuncia la renaturalización de 250 hectáreas de terreno agrícola, multiplicando por diez la superficie afectada y confeccionar un anillo verde alrededor del aeropuerto. En cuanto al calendario, se prevé que el plan director esté aprobado en 2028 y que se empiece a ejecutar el proyecto en 2030.

Otra cuestión que está en trámite en el momento de entregar este trabajo es la aprobación del Plan Especial de Ordenación y Gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat²³⁴, que incluiría *La Ricarda*.

²³¹ Comitè Assessor d'Infraestructures. Ajuntament de Barcelona (2025). *Ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas...cit.*, pp. 4-5.

²³² La Vanguardia (última consulta: 15 de junio de 2025). *Illà comparece para explicar la propuesta de ampliación del aeropuerto de El Prat*. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=5JiOkqZesEk&ab_channel=LaVanguardia>.

²³³ La Vanguardia (última consulta: 15 de junio de 2025). *Así es la nueva propuesta de ampliación de El Prat: reduce casi 90 metros la afectación sobre la Ricarda*. Disponible en <https://www.msn.com/es-es/noticias/espana/as%C3%AD-es-la-nueva-propuesta-de-ampliaci%C3%B3n-de-el-prat-reduce-90-metros-la-afectaci%C3%B3n-sobre-la-ricarda/ar-AA1Gqhzu>.

²³⁴ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 46.

V. La laguna La Ricarda.

En este apartado, se pone el foco sobre *La Ricarda*, el humedal de interés comunitario que se vería gravemente afectado por la aprobación del proyecto inicial propuesto por AENA. Se empieza haciendo un análisis general del estado actual de esta laguna y de sus características de singularidad y fragilidad. Seguidamente, se hace un estudio de los hábitats, la fauna y la flora de interés comunitario que se pueden encontrar en este espacio natural protegido, lo cual activa la protección legal de los apartados 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitats. En tercer lugar, se expone el impacto ambiental derivado de la última ampliación aeroportuaria, que es determinante para valorar el impacto acumulativo junto con el de la nueva propuesta de ampliación. Y, finalmente, se señalan nuevos impactos ambientales negativos previstos con la aprobación de la ampliación de la tercera pista, siendo las conclusiones de los informes existentes hasta el momento muy contundentes.

1. Características y estado actual de la laguna

La Ricarda es un humedal mediterráneo costero situado en El Prat del Llobregat, muy cerca del Aeropuerto Josep Tarradellas, del río Llobregat y del mar mediterráneo. Si bien es una antigua desembocadura del río, más adelante fue desecado y transformado en zona agrícola y, actualmente, gran parte de la llanura deltaica está ocupada²³⁵.

Uno de sus rasgos característicos es la hidromorfología, siendo una zona de transición entre los sistemas de agua dulce y el mar. Su valioso hidrodinamismo hace posible la convivencia de especies de agua dulce, marinas y salobres²³⁶. Ahora bien, esta hidrología se ha visto muy perjudicada, a raíz de la anterior ampliación del aeropuerto²³⁷.

Dicho esto, es necesario hacer un breve paréntesis. Las comunidades de usuarios son entidades independientes de la Administración Pública, aunque tuteladas por la misma, ya que tienen carácter de Corporaciones de Derecho Público, adscritas al Organismo de cuenca (en este caso, la Agencia Catalana del Agua), lo cual les confiere personalidad jurídica²³⁸ (art. 82.1 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas). En este caso, encontramos la

²³⁵ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 8.

²³⁶ Ibidem, p. 9.

²³⁷ Ibidem, p. 9.

²³⁸ Pérez Pérez, E. (1994). Naturaleza de las comunidades de usuarios del agua y esquema de su régimen jurídico. *Revista Española de Derecho Administrativo*, 81, p. 4.

Comunitat d'Usuaris d'Aigües de la Vall Baixa i Delta del Llobregat (CUADLL)²³⁹. Pues bien, a petición del Ayuntamiento de El Prat, la CUADLL evaluó el impacto que puede generar en los acuíferos la nueva ampliación aeroportuaria²⁴⁰. En su dictamen, señala que el nivel de la laguna *La Ricarda* está condicionado a las entradas y salidas de agua a la misma (las principales entradas son las precipitaciones y los aportes de canales y riesgos, y las principales salidas derivan de la evapotranspiración y de su vaciado mediante la apertura de la barra de arena²⁴¹) y que el balance hídrico de la laguna depende del acuífero y de los aportes externos (siendo este último una medida correctora impuesta en la DIA de 2002) porque hay mayores salidas que entradas²⁴².

En cuanto a la apertura de la barra de arena, a efectos de equilibrar el volumen de agua de la laguna con el nivel del mar²⁴³, en los últimos años solo se realiza de manera esporádica y efímera, a pesar de ser esencial para renovar el agua de la laguna²⁴⁴. Las fluctuaciones de conductividad y los gradientes espaciales de conductividad (producidas por la apertura de la barra de arena) son rasgos característicos de las lagunas litorales, y son claves para el funcionamiento del ecosistema, pero están desapareciendo de la laguna y del conjunto del delta²⁴⁵.

Así, la Comisión para la ampliación aeroportuaria²⁴⁶ reconoce el “*claro deterioro*” del sistema de zonas húmedas del Delta del Llobregat, por la desconexión de los humedales de su alimentación hídrica que provenía del río a través de la red de canales, y por las “*deficiencias de gestión de los Espacios Naturales del Delta del Llobregat*”.

Otro problema notorio es la eutrofización de las aguas como resultado de un exceso de nutrientes. En la laguna *La Ricarda*, las concentraciones de fósforo (nutriente que limita

²³⁹ El ámbito territorial de la CUADLL abarca los acuíferos de la Vall Baixa y del Delta del Llobregat, e incluye a todos los usuarios con aprovechamientos de aguas subterráneas cuya captación esté dentro de esta área, siendo principalmente usuarios de abastecimiento, industriales y agrícolas. Entre sus objetivos, contempla garantizar la mejora cuantitativa y cualitativa de las aguas subterráneas del acuífero y, en su caso, resolver problemas derivados de la sobreexplotación, la contaminación y la intrusión marina de las aguas subterráneas de su territorio. CUADLL (última consulta: 13 de junio de 2025). *¿Què es la CUADLL?* Disponible en <<https://www.cuadll.org/pages/cuadll>>.

²⁴⁰ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 3.

²⁴¹ Ibidem, p. 12.

²⁴² Ibidem, p. 13.

²⁴³ Ibidem, p. 13.

²⁴⁴ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 12.

²⁴⁵ Ibidem, p. 14.

²⁴⁶ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 106.

el crecimiento del fitoplancton y es indicador de la influencia humana en el sistema) alcanzan valores propios de lagos muy eutróficos²⁴⁷. La eutrofia, a su vez, tiene efectos sobre las dinámicas diarias de oxígeno²⁴⁸.

El conjunto de todos estos elementos ha provocado que, actualmente, solo encontremos en *La Ricarda* una especie de pez (*Gambusia affinis*), que es invasora²⁴⁹, y la comunidad de invertebrados acuáticos varía en función de la salinidad del agua²⁵⁰.

Según FEHM²⁵¹, esta problemática ambiental²⁵² está directamente relacionada con el Aeropuerto Josep Tarradellas.

Es importante destacar que la distribución de las comunidades responde a la presencia de fuertes gradientes ambientales de textura del sustrato, el régimen de inundación y la salinidad, que están localizados en puntos muy concretos del Delta²⁵³. Al tratarse de paleocanales fluviales (antiguas desembocaduras o “goles” del río), en contacto con el mar y con las dunas litorales, *“la reproducción de dichas condiciones es especialmente difícil y sólo es factible en esta franja litoral. Es imposible recrear estas condiciones, responsables de la diversidad de hábitats, en cualquier otra zona del interior del Delta”*²⁵⁴.

Sin embargo, el estado de conservación de esta laguna litoral que consta en el Inventari de zones humides de Catalunya (p. 402) sigue siendo bueno, a pesar de la proximidad del aeropuerto y de la regresión de la costa, habiéndose clasificado como la zona con menor grado de alteración y el mejor estado de conservación de los sistemas naturales del Delta del Llobregat²⁵⁵. De hecho, esta laguna es uno de los *hot spots* de biodiversidad más importantes del delta, en especial por los hábitats dunares y

²⁴⁷ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 15.

²⁴⁸ A lo largo del día, las algas fitoplanctónicas que se alimentan de los nutrientes del agua, provocan una concentración muy elevada de oxígeno. En cambio, por la noche, la ausencia de producción primaria, junto con una demanda excesiva de oxígeno por parte de los microorganismos descomponedores de materia orgánica, comporta una reducción drástica del oxígeno. Y, en muchas ocasiones, el oxígeno ha llegado a agotarse.

²⁴⁹ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 16.

²⁵⁰ Ibidem, p. 17.

²⁵¹ Ibidem, p. 17.

²⁵² Incluida en la ficha sobre el “*Estany de la Ricarda-Estany de la Magarola – 08001111*” del Inventari de zones humides de Catalunya, p.402.

²⁵³ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 18.

²⁵⁴ Ibidem, p. 18.

²⁵⁵ Ibidem, p. 19.

salinos²⁵⁶. Esta biodiversidad se asocia al elevado grado de naturalidad de sus hábitats, a su estabilidad y a la poca presencia de especies de flora exóticas²⁵⁷. Y, especialmente relevante de cara al impacto de la propuesta de ampliación aeroportuaria, es la única laguna del delta con una conexión con el mar factible²⁵⁸.

El informe realizado por FEHM es tajante cuando afirma: “*La importancia de la Ricarda en el funcionamiento ecológico del Delta se manifiesta en su papel fundamental e insustituible en la provisión de funciones y servicios ecosistémicos esenciales*”²⁵⁹. Esta importancia fundamental e insustituible responde a dos circunstancias.

En primer lugar, la laguna *La Ricarda* regula el sistema hídrico del Delta del Llobregat, al drenar la escorrentía del hemidelta sur y actúa como barrera hídrica contra la intrusión salina (lo cual reduce las inundaciones en los cultivos y asegura la recarga del acuífero en zonas que están en contacto con el mar)²⁶⁰. Por esta razón, el informe de FEHM considera que: “*pretender reproducir a través de la ingeniería una laguna costera como la Ricarda es un auténtico disparate al que no podemos augurar otra cosa que el fracaso*”²⁶¹. En el mismo sentido, añade que, si se destruye *La Ricarda*, por mucho que se adopten medidas para mejorar la calidad y cantidad del agua, “*ya será imposible la recuperación del ecosistema con su integridad actual*”.

Y, en segundo lugar, la laguna desempeña un papel esencial en la conectividad ecológica del Delta del Llobregat²⁶², que se vería fuertemente amenazado con otra ampliación del aeropuerto²⁶³.

El informe del grupo de investigación²⁶⁴ se basa en el mapa del antes (2000) y el después (2005) de la última ampliación del aeropuerto, poniendo de manifiesto la importante reducción de hábitats por el confinamiento causado por la progresiva urbanización y por el deterioro de los valores de conectividad de los fragmentos de

²⁵⁶ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 20.

²⁵⁷ Ibidem, p. 20.

²⁵⁸ Ibidem, p. 23.

²⁵⁹ Ibidem, p. 25.

²⁶⁰ Ibidem, p. 25.

²⁶¹ Ibidem, p. 26.

²⁶² Ibidem, p. 28.

²⁶³ Ibidem, p. 4.

²⁶⁴ Ibidem, p. 28.

hábitat remanentes. Y, especialmente empeorado está el sector este del aeropuerto (la reserva natural parcial de *La Ricarda-Ca l'Arana*).

2. Hàbitats y especies de fauna y flora protegidas

El "*Inventari de zones humides de Catalunya*", elaborado por la Direcció General de Polítiques Ambientals de la Generalitat, si bien no tiene un régimen jurídico propio, ha identificado y delimitado 2.980 zonas húmedas y se han elaborado fichas para 332 de estas zonas, entre ellas la relativa al "*Estany de la Ricarda-Estany de la Magarola*"²⁶⁵.

Esta zona húmeda está incluida dentro del PEIN "Delta del Llobregat", del espacio Red Natura 2000 ES0000146 "Delta del Llobregat" y de la reserva natural parcial "La Ricarda - Ca l'Arana"²⁶⁶.

En la misma, encontramos hàbitats naturales recogidos en el anexo I de la Directiva Hàbitats, y una especie de flora incluida en el anexo II de la misma²⁶⁷.

Así, los Hàbitat de Interés Comunitario (HIC), incluidos en el anexo I de la Directiva Hàbitats, que se encuentran en la laguna son cuatro²⁶⁸:

- a) Pinares sobre dunas (*Dunas con bosques de Pinus pinea y/o Pinus pinaster*): es un HIC prioritario (2770*), que acoge una elevada diversidad de orquídeas. Actualmente, este hàbitat está muy reducido, alterado y fragmentado, y los ejemplares más extensos y mejor conservados se encuentran en *La Ricarda* y *Can Camins*.
- b) Lagunas costeras: es el otro HIC prioritario presente en la laguna (1150*)²⁶⁹.
- c) Juncals con espartina (*Pastizales de Spartina o Spartinion maritimae*): el 85% de este HIC (1320), está en las marismas que rodean *La Ricarda*, siendo una de las pocas zonas del país con presencia significativa de estos juncals (gracias a los intercambios de agua entre la laguna y el mar).

²⁶⁵ Gencat (última consulta: 14 de junio de 2025) *Inventari de zones humides*. Disponible en <https://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/patrimoni_natural/sistemes_dinformacio/zones_humides/inventari_zones_humides/>.

²⁶⁶ Inventari de zones humides de Catalunya, p. 401.

²⁶⁷ Ibidem, p.402.

²⁶⁸ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 21.

²⁶⁹ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 25.

- d) Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimae*): es otro HIC (1410) de esta zona húmeda.

Por otra parte, encontramos tres especies de flora y fauna protegida²⁷⁰, aunque solo la primera tiene interés comunitario:

- a) Trencadalla (*Kosteletzkya pentacarpos*): esta especie es de interés comunitario porque está incluida en el anexo II de la Directiva Hábitats. Además, está protegida por el Convenio de Berna, el Catálogo Español de Especies Amenazadas y el Catálogo de flora amenazada de Cataluña como especie “vulnerable”. Solo se puede encontrar en las marismas de *La Ricarda*, además del Ebro y la Albufera de Valencia²⁷¹.
- b) *Cicindella germanica catalaunica*: es un coleóptero ligado a las marismas salobres que, en territorio catalán, solo se encuentra en dos ubicaciones, una de ellas las marismas salobres de *La Ricarda*. El PEIN de Cataluña lo incluye en el anexo IV, como especie de fauna estrictamente protegida, y la sección 1ª del anexo 1 del Catálogo de fauna amenazada de Cataluña lo clasifica como una especie “en peligro de extinción”. Por lo tanto, a pesar de estar protegida a nivel autonómico, no tiene interés comunitario.
- c) *Iberodarcadion suturale*: es otro coleóptero con una importante población en *La Ricarda*. que también se clasifica en el Catálogo de fauna amenazada de Cataluña como especie “en peligro de extinción” y el anexo IV del PEIN también lo incluye como especie de fauna estrictamente protegida. Sin embargo, tampoco es de interés comunitario.

Según los censos en la zona de 2018, solo se afectaría a unos 30 individuos de Trencadalla que se encuentran en la laguna (de 707 detectados)²⁷². Se trata de una afección severa, especialmente por la pérdida de hábitat para las especies que se deberá compensar²⁷³.

²⁷⁰ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 22.

²⁷¹ Ibidem, p. 23.

²⁷² AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 114.

²⁷³ Ibidem, p. 43.

En cuanto a las especies de aves presentes en *La Ricarda*, el informe de FEHM²⁷⁴ destaca tres especies incluidas en el anexo I de la Directiva Aves²⁷⁵: el martín pescador, el chorlitejo patinegro y el avetorillo común.

A estas especies, se suman las mencionadas en el anexo V de la DIA de 2002 (se pueden ver en la tabla adjuntada como **anexo 3**), seleccionadas como indicadores de la evolución de las poblaciones en *La Ricarda* (a efectos de valorar las medidas compensatorias de la ampliación anterior).

Pues bien, algunas de estas especies de aves que deberían estar presentes actualmente en *La Ricarda*, están incluidas en el anexo I de la Directiva Aves²⁷⁶ y en el Libro Rojo de las aves de España²⁷⁷.

En base a la información sobre su estado en el Libro Rojo, y en la tabla sobre la evolución de su población en *La Ricarda*, las especies de aves protegidas presentes en la laguna son las siguientes:

- a) Martín pescador o "*alcedo atthis*": es una especie reproductora cuya población ha tenido una evolución negativa y se encuentra "en peligro". Si bien esta especie es destacada en el informe de FEHM, no fue incluida en el anexo V de la DIA, por lo que se desconoce si se puede encontrar en la laguna.
- b) Chorlitejo patinegro o "*charadrius alexandrinus*": es una especie reproductora e invernante que también ha tenido una evolución negativa, se encuentra "en peligro" y no está presente en *La Ricarda*.
- c) Avetorillo común o "*ixobrychus minutus*": esta especie invernante y reproductora ha tenido una evolución positiva, está en estado de "preocupación menor" y en 2021 solo quedaban 5 ejemplares en la laguna.
- d) Garza imperial o "*ardea purpurea*": especie invernante y reproductora con una evolución negativa y en estado de conservación de "casi amenazado". Además, ha desaparecido de la laguna.

²⁷⁴ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 23.

²⁷⁵ Recordamos que el art. 4 de la Directiva Aves establece que las especies del anexo I serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat.

²⁷⁶ Las especies del anexo I serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat (art. 4 de la Directiva Aves).

²⁷⁷ SEO/BirdLife (2021). Libro Rojo de las aves de España. Su objetivo es evaluar el estado de conservación de la avifauna española, identificar las especies amenazadas e identificar los factores que inciden en su estado, p. 16.

- e) Avetoro común o "*botaurus stellaris*": es una especie reproductora cuya evolución se mantiene "en peligro crítico". Por otra parte, ya no se encuentra en *La Ricarda*.
- f) Cerceta pardilla o "*marmaronetta angustirostris*": es una especie reproductora también mantenida "en peligro crítico". En relación con la laguna, está desaparecida.
- g) Aguilucho lagunero occidental o "*circus aeruginosus*²⁷⁸": esta especie reproductora ha tenido una evaluación positiva y está en estado de "preocupación menor". Sin embargo, ya no se encuentra en *La Ricarda*.
- h) Focha moruna o "*fulica cristata*": es otra especie reproductora cuya evolución se mantiene "en peligro crítico", y que ha desaparecido de la laguna.
- i) Cigüeñuela común o "*himantopus himantopus*": esta especie reproductora e invernante ha evolucionado de manera positiva, se encuentra en un estado de "preocupación menor" y su población en la laguna se ha reducido a la mitad (de 50 a 25 individuos).
- j) Charrancito común o "*sternula albifrons*": es una especie reproductora que se ha mantenido en estado "casi amenazado" y cuya población en la laguna ha incrementado de 1 a 3 individuos.
- k) Calamón común o "*porphyrio porphyrio*": es otra especie reproductora que ha tenido una evolución negativa y se encuentra "casi amenazado". En cuanto a la laguna, se han mantenido los individuos invernantes (aunque desaparecieron durante varios años) y las parejas nidificantes han crecido de 1 a 3 individuos.

Es decir, las medidas compensatorias de la ampliación aeroportuaria han fracasado estrepitosamente, al no encontrar casi ninguna especie de ave protegida en la laguna (en concreto, las tres especies catalogadas en "peligro de extinción" en Cataluña). Estando todas ellas incluidas en el anexo I de la Directiva Aves, se debe conservar su hábitat natural.

²⁷⁸ Ya no hay parejas nidificantes en la laguna, mientras que los individuos invernantes han crecido levemente de 2 a 4.

Juan Cruz Alli, argumenta que la protección de las especies migratorias²⁷⁹ no está garantizada con los sistemas ordinarios de protección de especies naturales²⁸⁰, requiriendo un régimen jurídico diferente al común de las especies en peligro²⁸¹. En concreto, sugiere replantear la protección de las especies migratorias, añadiendo al régimen ordinario medidas adicionales, para impulsar mecanismos de operación en diversas jurisdicciones territoriales²⁸², poner el énfasis en la conectividad y conservación de la mayor parte posible de espacios de su recorrido, y aplicar un enfoque más cauteloso²⁸³. De las propuestas que aporta, se puede destacar que (1) es necesario conocer, y proteger, las zonas de origen, de destino y de tránsito, ya que los daños en una de estas zonas se pueden reflejar en otra, (2) se tiene que reforzar el uso de la EAE, formando corredores ecológicos, y (3) debe mejorar mucho el sistema de seguimiento de estas especies²⁸⁴. Esto es particularmente relevante en el caso de *La Ricarda*, ya que constituye una zona de nidificación, hibernación, alimentación o descanso de aves migratorias, cuya destrucción puede acarrear graves efectos.

3. Impacto ambiental de la última ampliación del aeropuerto

La última ampliación del aeropuerto afectó particularmente a los humedales situados al este de sus instalaciones y, en particular, a la laguna *La Ricarda*. La conjunción de diversos factores (como la eutrofización de las aguas y la falta de conexión con el mar), ha generado una pérdida drástica de su calidad ecológica, llegando a calificarse como laguna “muerta”²⁸⁵.

A partir de la segunda ampliación aeroportuaria (2003-2004) y hasta la actualidad, se cortó la alimentación de los canales de evacuación de agua de las zonas agrícolas a la

²⁷⁹ Las especies migratorias son el “conjunto de la población, o toda parte de ella, geográficamente aislada, de cualquier especie o grupo taxonómico inferior de animales silvestres, de los que una parte importante franquea cíclicamente y de manera previsible, uno o varios límites de jurisdicción nacional” (art. 1 de la Convención sobre la conservación de las especies migratorias de animales silvestres).

²⁸⁰ Alli Turrillas, J. C. (2021). La protección jurídica de las especies migratorias en el reenfoque de la salvaguarda de la biodiversidad. *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, 50, p. 3.

²⁸¹ Ibidem, p. 8.

²⁸² Destaca que es necesario conocer, y proteger, las zonas de origen, de destino y de tránsito, ya que los daños en una de estas zonas se pueden reflejar en otra. Esto es particularmente relevante en el caso de *La Ricarda*.

²⁸³ Alli Turrillas, J. C. (2021). La protección jurídica de las especies migratorias... cit., p. 20.

²⁸⁴ Ibidem, pp. 23-24.

²⁸⁵ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 70.

laguna y se canalizó hacia el mar a través de canales perimetrales del aeropuerto²⁸⁶. En consecuencia, *La Ricarda* está prácticamente aislada de la alimentación de agua dulce de la que disponía antes de la ampliación del aeropuerto²⁸⁷, siendo este un incumplimiento de la DIA²⁸⁸.

Así, se alteró de manera “*muy significativa*” el funcionamiento hidrológico de la laguna²⁸⁹, y el balance hídrico del sistema, impidiendo un régimen de aportes adecuado para mantener las fluctuaciones del nivel freático propias de los sistemas litorales, siendo urgente renovar el agua a través de su conexión con el mar²⁹⁰. El dictamen de la CUADLL²⁹¹ concluye que se debería aportar 3 o 4 veces más agua a la laguna, respecto a los aportes actuales, para mejorar su gestión hídrica.

El déficit hídrico se intentó compensar con la aportación artificial de agua externa²⁹², pero causó un déficit cualitativo y, actualmente, el agua superficial de la laguna está clasificado por la Agencia Catalana del Agua como una masa de agua en mal estado²⁹³.

El impacto hidrogeológico de la última ampliación fue el siguiente:

- a) Impacto negativo, directo, diseminado y permanente en el nivel piezométrico del acuífero superficial y en el balance de masa del sistema de acuíferos del Delta del Llobregat²⁹⁴, por la construcción de la tercera pista, la ampliación de la pista principal y la construcción de canales perimetrales aeroportuarios²⁹⁵. Como este impacto no fue previsto en la DIA, no ha sido compensado²⁹⁶.

²⁸⁶ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 9.

²⁸⁷ Ibidem, p. 9.

²⁸⁸ Una medida de protección de la hidrología superficial y subterránea (condición 5ª) es la obligación de aportar agua a la laguna, por las pérdidas de entradas de agua dulce.

²⁸⁹ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 4.

²⁹⁰ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 4.

²⁹¹ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 14.

²⁹² Proveniente de la EDAR de El Prat, del canal perimetral aeroportuario, de un pozo del acuífero profundo y del Canal de la Dreta.

²⁹³ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 4.

²⁹⁴ Es el acuífero que interacciona con el aeropuerto y con *La Ricarda*.

²⁹⁵ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, pp. 16-17.

²⁹⁶ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 12.

- b) Impacto negativo, directo, irreversible y permanente de salinización y pérdida del recurso hídrico por el bombeo constante y masivo de la Terminal 1, al haber instalado pantallas no estructurales perimetrales y un lecho de gravas en la base del edificio, para drenarlo. Este es un impacto que tampoco fue previsto en la DIA y, por lo tanto, no ha sido compensado. Actualmente, provoca una elevada salinización del acuífero superficial²⁹⁷ que deteriora la calidad de sus aguas²⁹⁸. En relación con la calidad biológica de *La Ricarda*, es necesario romper la barra de arena de manera periódica, para garantizar la variabilidad estacional de la salinidad en la laguna²⁹⁹.
- c) Impacto permanente pero reversible sobre el balance hídrico de *La Ricarda*, lo cual requiere una aportación externa planificada³⁰⁰. El déficit hídrico (por las aportaciones insuficientes de AENA) ha provocado que el nivel de la laguna sea inferior al necesario para preservar las características hidromorfológicas naturales del sistema, habiendo causado la pérdida drástica de biodiversidad y la transición del ecosistema hacia aguas eutróficas³⁰¹.

Además, el incumplimiento de medidas de protección de la vegetación y la fauna de la DIA (condición 6ª), ha causado un impacto ambiental considerable para *La Ricarda*:

- a) Impacto lumínico permanente e irreversible sobre los espacios naturales protegidos inmediatos³⁰².
- b) Impacto permanente sobre la superficie de los hábitats de conservación prioritaria del Delta del Llobregat y a las especies orníticas que motivaron la declaración de la ZEPA, como consecuencia de la implantación de los sistemas de aproximación de las dos cabeceras de la tercera pista, y de su gestión y mantenimiento³⁰³.
- c) Impacto permanente e irreversible sobre las aves, que no fue previsto ni compensado en la DIA, al haber implementado un Programa de gestión preventiva del riesgo de colisión con aves, en relación con el funcionamiento

²⁹⁷ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, pp. 17-18.

²⁹⁸ Ibidem, p. 18.

²⁹⁹ Ibidem, p. 19.

³⁰⁰ Ibidem, p. 20.

³⁰¹ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 13.

³⁰² Ibidem, p. 14.

³⁰³ Ibidem, p. 15.

de la tercera pista, que ha alterado la capacidad de acogida de la laguna *La Ricarda* para determinadas especies de aves acuáticas, al depender su presencia de la peligrosidad que supone para la navegación aérea³⁰⁴.

Especialmente importante de cara a una nueva ampliación aeroportuaria es el impacto ambiental derivado del incumplimiento de las medidas compensatorias de la DIA:

- a) La ampliación comportó la destrucción de 140 hectáreas de Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster*, un HIC prioritario (2770*), que no han sido restaurados por AENA, a efectos de recuperar su carácter natural de forma sistemática³⁰⁵.
- b) También se destruyó una superficie de humedales superior a 40 hectáreas, habiéndose compensado con la creación de un humedal de tan solo 1 hectárea y en una ubicación que compromete su funcionalidad ecológica, a lo que se añade el impacto sobrevenido de las servitudes aeronáuticas aplicadas con el funcionamiento de la tercera pista sobre las lagunas de *La Ricarda* y *El Remolar*³⁰⁶.

Por lo tanto, a raíz de la anterior ampliación, se destruyó una superficie considerable de un hábitat natural prioritario y se provocó el desplazamiento de diversas especies de aves del anexo I de la Directivas de las Aves hacia zonas desprotegidas del delta³⁰⁷.

4. Impactos ambientales previstos por la nueva ampliación aeroportuaria

La Comisión para la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona reconoce que, teniendo en cuenta la naturaleza de los impactos, “*es muy probable que los espacios de la Ricarda y el Remolar sufran una degradación irreversible, así como una limitación que les impida su función como soporte de las poblaciones de pájaros o, en todo caso, no con el número de individuos que correspondería según sus dimensiones*”, añadiendo que la “*ampliación del aeropuerto podría suponer una oportunidad para la creación de nuevos humedales fuera de la zona de riesgo por colisiones con aeronaves, y en donde la calidad y cantidad del sistema hídrico pudiera ser gestionada y mejorada*”³⁰⁸.

³⁰⁴ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, pp. 15-16.

³⁰⁵ Ibidem, p. 17.

³⁰⁶ Ibidem, p. 18.

³⁰⁷ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 70.

³⁰⁸ Ibidem, p. 70.

Como se detalla en el apartado sobre las medidas compensatorias propuestas, AENA propone recrear la laguna *La Ricarda* en dos posibles ubicaciones. Pues bien, el informe de FEHM concluye que ambas alternativas están condenadas al fracaso, siendo la situación muy similar a la laguna de *Cal Tet*. En vistas a este antecedente, al incumplimiento de varias medidas compensatorias de la DIA y al impacto ambiental negativo fruto de la última ampliación del aeropuerto, admite que “*es muy probable que la ampliación propuesta llevase a una mayor degradación de los ecosistemas del Delta y a un incumplimiento total de los objetivos de la Directiva Marco del Agua*”³⁰⁹.

Los impactos ambientales por la extensión de la tercera pista unos 500 metros hacia el este, ocupando la parte norte y central de la laguna, implicaría tener que alimentarla artificialmente, al quedar todavía más aislada del acuífero, estaría condicionada por nuevos canales perimetrales³¹⁰ y también quedaría completamente aislada de la pluvial que actualmente deriva en la laguna.

En relación con el acuífero superficial, la reducción de su nivel piezométrico (por la impermeabilización y consecuente reducción de infiltración del suelo) y el incremento del bombeo de agua de los canales perimetrales (para mantener el nivel de seguridad), desequilibraría el balance hídrico del sistema, disminuyendo también las aportaciones subterráneas a la laguna³¹¹.

Al quedar tan aislada y estancada, de manera permanente, la calidad de las aguas de *La Ricarda* empeoraría, incrementando la eutrofización y la pérdida de biodiversidad se agudizaría³¹².

Así, se tiene que sumar el impacto ambiental acumulativo de la ampliación del aeropuerto de 2002 y el impacto de la nueva propuesta³¹³. En este sentido, el impacto de la nueva propuesta de ampliación sobre la laguna *La Ricarda* es negativo, directo, acumulativo respecto la ampliación de 2002-2009, irreversible y permanente³¹⁴.

En cuanto a la nueva terminal satélite, en el caso de tener las mismas construcciones que la Terminal 1, también tendría un impacto negativo, directo, permanente,

³⁰⁹ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 29.

³¹⁰ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 21.

³¹¹ Ibidem, p. 21.

³¹² Ibidem, p. 21.

³¹³ Ibidem, p. 21.

³¹⁴ Ibidem, p. 22.

acumulativo e irreversible, ya que incrementaría la extracción y la salinización del acuífero de manera permanente, repercutiendo en el acuífero superficial³¹⁵.

AENA estima que la nueva ampliación aeroportuaria afectaría 27 hectáreas de HIC de *La Ricarda*: por una parte, 4,5 hectáreas de Lagunas costeras (1150*) y 7,6 hectáreas de Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster* (2270*), que son los HIC prioritarios y, por otra parte, 6,4 hectáreas de Pastizales de *Spartina* o *Spartinion maritima* (1320), y 8,2 hectáreas de Pastizales salinos mediterráneos o *Juncetalia maritima* (1410), que son HIC no prioritarios³¹⁶. El instrumento de gestión de las ZEC declaradas de la región mediterránea, recordamos, incluye los HIC 1150*, 1320 y 1410 como elementos clave del Delta del Llobregat.

Las conclusiones del informe de FEHM³¹⁷ son “*muy claras*”, afirmando que “*el ecosistema de la finca de la Ricarda es único y no puede ser reproducido en ningún otro lugar del Delta*”, debido a sus características de micro topografía, suelos y gradientes de salinidad, que le otorgan unos valores y funcionalidad propios³¹⁸. Por lo tanto, considera que la pretensión de trasladar las especies o hábitats de *La Ricarda* a otro lugar, por el mero hecho de estar incluidos en una lista de especies en peligro, “*es absurdo*” porque “*la pérdida del ecosistema pone en peligro la subsistencia de las especies y además nada puede augurar un éxito total de este traslado*”³¹⁹.

En relación con el balance hídrico, la laguna debe estar conectada con el mar para intercambiar agua, lo cual se tiene que realizar mediante la apertura frecuente de la barra de arena, aliviando así la eutrofización del sistema e intercambiando la conductividad, todo lo cual es fundamental para mantener sus formaciones vegetales terrestres³²⁰.

Destaca, asimismo que, a pesar de que la mayoría de los ecosistemas acuáticos del Delta están en estado deficiente, *La Ricarda* mantiene un buen estado de conservación de sus zonas anexas y un elevado potencial ecológico en conjunto³²¹, por lo que “*es un*

³¹⁵ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 24.

³¹⁶ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 2.

³¹⁷ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 31.

³¹⁸ Ibidem, p. 5.

³¹⁹ Ibidem, p. 31.

³²⁰ Ibidem, p. 31.

³²¹ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 31.

*ejemplo de cómo el sistema resiste y es resiliente todavía y es una pieza clave para que este colapso no se produzca*³²².

Es más, al encontrarse 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, [...] los ecosistemas deltaicos colapsarían*”³²³. Y, partiendo de la puesta en peligro de extinción de muchas especies de plantas, anfibios, reptiles y peces, por la deficiente conectividad resultado del incumplimiento de las medidas compensatorias de la DIA, *“dentro de un tiempo muchas de las aves cuyo hábitat se recuperó en el pasado van a tener problemas también (y los pequeños mamíferos terrestres) y por lo tanto todo el sistema puede colapsar en un caso típico de “punto crítico” o punto de imposibilidad de retorno a condiciones tróficas similares a las anteriormente existentes*”³²⁴.

Por último, concluye que *“la propuesta del aeropuerto de Barcelona de destruir la laguna de la Ricarda y los ecosistemas terrestres adyacentes no debería ser aceptada”* porque los nuevos espacios artificiales no tendrían las características singulares de la laguna, y que esta destrucción *“pondría en peligro todos los demás ecosistemas protegidos en un sistema de caída en bloque. Desde todos los puntos de vista esta propuesta es inaceptable*”³²⁵.

³²² Ibidem, p. 32.

³²³ Ibidem, p. 31.

³²⁴ Ibidem, p. 31.

³²⁵ Ibidem, p. 32.

VI. Aplicación de la excepción del artículo 6.4 Directiva Hábitats al proyecto de ampliación del aeropuerto

Antes de estudiar la excepción del artículo 6.4 de la Directiva Hábitats, se tiene que analizar el tercer apartado del mismo precepto, que es la evaluación adecuada. Solo en el caso de que las conclusiones de esta evaluación sean negativas, se puede recurrir al cuarto apartado³²⁶.

1. Evaluación adecuada del artículo 6.3 de la Directiva Hábitats

La primera etapa del art. 6.3 es la evaluación previa, consistente en determinar si un plan o proyecto está directamente relacionado con la gestión de un espacio o si es necesario para el mismo y, en el caso de que no lo sea, se deberán analizar los efectos apreciables que puede tener dicho plan o proyecto sobre el lugar.

En primer lugar, los términos “plan” y “proyecto” deben entenderse en un sentido amplio³²⁷:

- I. Un “*plan*” engloba los planes sectoriales (como en materia de transporte).
- II. Un “*proyecto*” puede conllevar trabajos de construcción, instalaciones y otras intervenciones en el medio natural.

En segundo lugar, el concepto “*gestión*” se refiere a la gestión de la conservación de un espacio, de manera que, si una actividad está directamente relacionada con los objetivos de conservación y es necesaria para su consecución, queda exenta de evaluación previa³²⁸.

Por otra parte, incluye los planes y proyectos situados fuera del espacio protegido que pueden tener un impacto apreciable sobre dicho lugar³²⁹.

Al determinar los espacios Natura 2000 que pueden resultar afectados, se han de tomar en consideración todos los elementos que han motivado la declaración del lugar y que

³²⁶ Se puede consultar el resumen de las principales fases de los apartados 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats en el punto 1.1 del apartado III.

³²⁷ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 7, y la STJUE, de 2 de marzo de 2023 (asunto C-432/21), ap. 122, en relación con los proyectos.

³²⁸ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 8.

³²⁹ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 23, y STJUE de 10 de enero de 2006 (asunto C-98/03), ap. 51.

tengan una presencia significativa en dichos espacios, así como sus objetivos de conservación³³⁰. La información del formulario normalizado de datos Natura 2000³³¹ es el punto de partida para determinar los tipos de hábitats y especies con presencia significativa en el lugar y que, por lo tanto, podrían verse afectados por el plan o proyecto, así como cualquier presión existente y repercusión en ese lugar³³².

Aunque se debe centrar la atención en las especies y hábitats de interés comunitario que motivaron la declaración del lugar, hay que tener en cuenta también las interacciones entre estos elementos clave con otras especies y hábitats, y con su entorno, razón por la cual puede haber otras especies relevantes para determinar los posibles efectos en los hábitats protegidos, en especial las especies típicas del hábitat o si forman parte de la cadena alimentaria de los elementos clave del espacio³³³.

En base al principio de cautela³³⁴, existe riesgo de repercusiones significativas en un espacio cuando no se puede excluir, en base a información objetiva, que el plan o proyecto tendrá un efecto significativo en el lugar³³⁵. El TJUE y la Comisión³³⁶ insisten en que este principio implica que la aplicación del art. 6.3 no exige certeza sobre los efectos apreciables, sino que basta la mera probabilidad, sin que pueda eludirse la evaluación adecuada alegando falta de certeza³³⁷.

El concepto “*afectar de forma apreciable*” se tendrá que interpretar a partir de las características y condiciones medioambientales específicas del espacio protegido, pudiendo tener en cuenta “*la magnitud del impacto, el tipo, el alcance, la duración, la intensidad, el momento, la probabilidad, los efectos acumulativos o la vulnerabilidad de*

³³⁰ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 10.

³³¹ Los espacios Natura 2000 cuentan con este formulario normalizado de datos, con información sobre las especies y los tipos de hábitat protegidos en la UE presentes en dicho lugar y una evaluación amplia del estado de dicha especie o tipo de hábitat en el lugar.

³³² Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 11.

³³³ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 35.

³³⁴ Nos remitimos al punto 1.1 del apartado III.

³³⁵ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 4.

³³⁶ STJUE de 7 de septiembre de 2004 (asunto C-127/02), ap. 44 y 58, de 20 octubre de 2005 (asunto C-6/04), ap. 54, de 10 de enero de 2006 (asunto C-98/03), ap. 40, de 20 de septiembre de 2007 (asunto C-304/05), ap. 58, y de 13 de diciembre de 2007 (asunto C-418/04), ap. 226; y Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 13.

³³⁷ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 27.

*los hábitats y especies afectados*³³⁸. El término “apreciable” es un umbral para determinar si se tiene que realizar o no la evaluación ambiental adecuada de los impactos del plan o proyecto³³⁹.

La segunda etapa del art. 6.3 es propiamente la evaluación adecuada, consistente en valorar las implicaciones de un plan o proyecto (de forma individual o en combinación con otros), en relación con los objetivos de conservación del lugar, y concluir si afecta negativamente a la integridad del lugar, centrándose en las especies o hábitats que motivaron la declaración del espacio Natura 2000³⁴⁰. La primera frase impone esta evaluación de las repercusiones cuando existe una probabilidad de que el plan o proyecto afecte de manera apreciable el lugar, mientras que la segunda frase (posterior a dicha evaluación), condiciona la autorización del plan o proyecto a que no cause un perjuicio a la integridad del lugar afectado, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4³⁴¹. Por lo tanto, el principio de precaución opera en el contexto de ambas fases³⁴².

A su vez, la evaluación adecuada está compuesta por cuatro fases³⁴³:

- a) Obtener información sobre el plan o proyecto y sobre el lugar protegido afectado:

En primer lugar, se debe obtener información sobre la descripción de los espacios Natura 2000 que pueden verse afectados, las especies y los hábitats con una presencia significativa en el lugar, sus objetivos de conservación, así como una descripción del plan o proyecto y de sus posibles efectos en los objetivos de conservación del lugar³⁴⁴. En relación con la información sobre el espacio Natura 2000, se pueden consultar los formularios normalizados de datos Natura 2000, los planes de gestión del espacio y los actos de declaración del lugar como Red Natura 2000³⁴⁵.

- b) Evaluar las implicaciones del plan o proyecto con respecto a los objetivos de conservación del lugar, a título individual o en combinación con otros:

³³⁸ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 13.

³³⁹ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 36.

³⁴⁰ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 17.

³⁴¹ STJUE de 11 de abril de 2013 (asunto C-258/11), ap. 29 y 31, y STJUE de 21 de julio de 2016 (asuntos acumulados C-387/15 y C-388/15), ap. 44 y 46.

³⁴² De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre...*cit.*, p. 20.

³⁴³ Ibidem, p. 18.

³⁴⁴ Ibidem, p. 18.

³⁴⁵ Ibidem, p. 20.

Esta segunda fase engloba, a su vez, tres actuaciones:

- i. Determinar los objetivos de conservación del espacio Natura 2000 afectado³⁴⁶.
- ii. Evaluar las repercusiones del plan o proyecto con respecto a dichos objetivos de conservación del lugar:

La evaluación debe incluir todas las repercusiones del plan o proyecto, todas las actividades que comprende el mismo y durante todas las fases: preparación, construcción, explotación y, en su caso, clausura o reacondicionamiento³⁴⁷.

Los efectos deben analizarse teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar, respecto al estado actual de los hábitats y especies con presencia significativa en el lugar y el estado que se pretende alcanzar³⁴⁸. Así, para considerar que el plan o proyecto afecta de manera significativa el lugar (conclusiones negativas) debe comprometer los objetivos de conservación del espacio Natura 2000³⁴⁹.

En concreto, la degradación de cualquier factor necesario para mantener los hábitats de especies (como los humedales para aves), a largo plazo se puede considerar un deterioro (como la reducción física del tamaño del hábitat o la disminución de su calidad como zona de cría, alimentación, descanso o paso para la especie)³⁵⁰.

- iii. Evaluar los efectos acumulativos en relación con otros planes y proyectos:

A la hora de determinar la probabilidad de efectos apreciables³⁵¹, se deben examinar los efectos sucesivos, progresivos o combinados del plan o proyecto, sumados a otros planes o proyectos existentes³⁵². Es decir, se deben tener en cuenta también los efectos de planes o proyectos que estén concluidos³⁵³, como la última ampliación aeroportuaria,

³⁴⁶ Estos objetivos se tendrían que haber estudiado en los trámites previos.

³⁴⁷ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 27.

³⁴⁸ Ibidem, p. 27.

³⁴⁹ STJUE de 7 de septiembre de 2004 (asunto C-127/02), ap. 46-48, y Sánchez González, J. (2022). *Objetivos de conservación y coherencia...cit.*, p. 3.

³⁵⁰ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 21.

³⁵¹ Ibidem, p. 30.

³⁵² Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 31.

³⁵³ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 29.

si siguen teniendo efectos sobre el lugar y hay indicios de que degradan la integridad del lugar.

En cuanto al tipo de planes o proyectos que se deben tener en cuenta, no está limitado a planes o proyectos similares sobre el mismo sector de actividad³⁵⁴.

- c) Determinar si el plan o proyecto puede tener efectos perjudiciales para la integridad del lugar:

En el caso de detectar que el proyecto o plan (individualmente o en combinación con otros) provoca la pérdida permanente de parte de un hábitat o de la población de una especie con una presencia significativa en el lugar, o un deterioro duradero de la estructura, la función y los procesos ecológicos del lugar, obstaculizando los objetivos de conservación del lugar, se considera que genera un efecto perjudicial para la integridad del lugar³⁵⁵.

A la inversa, el TJUE³⁵⁶ ha establecido que no se causa un perjuicio a la integridad de un hábitat natural cuando se preserva en un estado de conservación favorable el lugar, manteniendo de manera sostenible sus características constitutivas (la existencia de un tipo de hábitat o especie cuya conservación justificó la designación de la ZEC). Es decir, se puede causar un perjuicio en la integridad del lugar cuando puede alterar de manera duradera las características ecológicas del espacio en el que existen tipos de hábitats naturales prioritarios, si conlleva el riesgo de provocar su desaparición o destrucción parcial e irreparable³⁵⁷.

Es decir, se asocia la integridad del lugar a sus características ecológicas³⁵⁸, considerando que se afecta a la integridad del espacio cuando puede comprometer sus características ecológicas.

³⁵⁴ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 55.

³⁵⁵ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 35.

³⁵⁶ STJUE de 11 de abril de 2013 (asunto C-258/11), ap. 39, 43 y 46.

³⁵⁷ STJUE de 20 de mayo de 2010 (asunto C-308/08), ap. 21, STJUE de 11 de abril de 2013 (C 258/11), ap. 43, y De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre...*cit.*, p. 31.

³⁵⁸ STJUE de 14 de septiembre de 2006 (asunto C-244/05), ap. 45. Las características ecológicas de un lugar reflejan el grado de representatividad del tipo de hábitat, su superficie, su estructura, sus funciones, el tamaño y la densidad de la población de la especie presente en el lugar, los elementos del hábitat que sean relevantes para las especies, el grado de aislamiento de las

- d) Considerar las medidas de mitigación que deben adoptarse:

La evaluación adecuada termina con la adopción de medidas de mitigación, que tienen por finalidad eliminar o prevenir, o (subsidiariamente) reducir las repercusiones identificadas, para no perjudicar la integridad del lugar³⁵⁹.

En el caso de que la autoridad nacional determine que se producirán efectos perjudiciales o que no pueden descartarse (hay incertidumbre), el plan o proyecto no podrá autorizarse, de acuerdo con el principio de cautela, salvo que se cumplan las condiciones del art. 6.4³⁶⁰.

Aplicándolo al caso de estudio, la propuesta de ampliación de la tercera pista supondría la desaparición de 47,8 hectáreas de la reserva natural parcial *La Ricarda-Ca l'Arana*, en concreto, el 22% de la superficie de *La Ricarda*, con la consecuente afectación sobre las especies y hábitats ubicadas en la misma³⁶¹, a lo que se suman los efectos acumulativos de las últimas décadas por varios proyectos y planes sobre dicho espacio (el encauzamiento del río Llobregat, la ampliación de puerto y, en especial, la última ampliación del aeropuerto)³⁶².

En cuanto a los objetivos de conservación principales establecidos en el plan de gestión de las ZEC de la región mediterránea, para los cuatro HIC que podemos encontrar en *La Ricarda*, son los siguientes:

- a) HIC prioritario de Lagunas costeras (1150*): mantener, como mínimo, el área de distribución actual conocida.

poblaciones de especies y el valor del lugar para la conservación del tipo de hábitat y las especies en cuestión.

³⁵⁹ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 36.

³⁶⁰ STJUE de 17 de abril de 2018 (asunto C-441/17), ap. 118, STJUE de 7 de septiembre de 2004 (asunto C-127/02), ap. 58, STJUE de 7 de septiembre de 2004 (asunto C-127/02), ap. 57, STJUE de 11 de abril de 2013 (asunto C-258/11), ap. 41, y Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 42.

³⁶¹ Como se ha indicado, AENA estima que la nueva propuesta afectará 4,5 hectáreas de Lagunas costeras (1150*) y 7,6 hectáreas de Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster* (2270*), que son HIC prioritarios. Además, tendría impacto sobre 6,4 hectáreas de Pastizales de *Spartina* o *Spartinion maritimae* (1320) y 8,2 hectáreas de Pastizales salinos mediterráneos o *Juncetalia maritimae* (1410), que son HIC no prioritarios.

³⁶² Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 50.

- b) HIC prioritario de Dunas con bosques de *Pinus pinea* y/o *Pinus pinaster* (2270*): su objetivo de conservación principal también es mantener, como mínimo, el área de distribución actual conocida.
- c) HIC no prioritario de Pastizales de Spartina o *Spartinion maritimae* (1320): incrementar hasta 85 hectáreas el área de distribución actual conocida³⁶³.
- d) HIC no prioritario de Pastizales salinos mediterráneos o *Juncetalia maritimae* (1410): aumentar el área de distribución actual conocida hasta 710 hectáreas³⁶⁴.

Todos estos HIC son considerados como elementos claves del Delta del Llobregat, salvo el HIC 2270*.

En cuanto a la Trencadalla, la única especie considerada como elemento clave del Delta que se encuentra en *La Ricarda*, también tiene como objetivo de conservación principal el mantenimiento, como mínimo, de su área de distribución actual conocida.

En base a todo lo expuesto, el plan o proyecto (al cual se añade el impacto ambiental del anterior proyecto de ampliación aeroportuaria) podría provocar la desaparición, o destrucción parcial e irreparable, de parte de diversos hábitats naturales (de interés prioritario y no prioritario), y de la población de una especie de flora (de interés prioritario) del lugar, así como un deterioro duradero de la estructura, la función y los procesos ecológicos del lugar, constituyendo un claro obstáculo para los objetivos de conservación del lugar. Por lo tanto, generaría un efecto perjudicial para la integridad del lugar y, en consecuencia, el Plan Director aeroportuario y el posterior proyecto, se tendrían que someter a evaluación adecuada. Si las conclusiones de esta evaluación establecen que se producirán efectos perjudiciales o que no pueden descartarse, no podrán autorizarse. En consecuencia, se tendrían que aprobar por la vía excepcional del artículo 6.4 de la Directiva (traspuesto en los apartados 5 y 6 del artículo 46 de LPNB)³⁶⁵.

³⁶³ Para conseguirlo, en el área mediterránea debería aumentar 6,8 hectáreas. AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 73.

³⁶⁴ Para ello, debería incrementar 96,5 hectáreas a nivel mediterráneo. AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 72.

³⁶⁵ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 53.

2. Excepción del artículo 6.4 de la Directiva Hábitats

El cuarto apartado del art. 6 de la Directiva Hábitats es una excepción a la norma general del tercer apartado³⁶⁶, según la cual sólo pueden autorizarse planes o proyectos que no afecten a la integridad de los lugares³⁶⁷. Ahora bien, no es una excepción de aplicación automática, sino que las autoridades deben optar entre denegar la autorización del plan o proyecto, o bien, concederla conforme el art. 6.4 de la Directiva Hábitats³⁶⁸.

Por lo tanto, si después de la evaluación adecuada conforme el tercer apartado, persistan dudas sobre los efectos perjudiciales para la integridad del lugar o si las conclusiones son negativas, deberá aplicarse el principio de cautela³⁶⁹ y tramitar el procedimiento del apartado 4³⁷⁰, en caso de que las autoridades opten por conceder el plan o proyecto.

El TJUE exige que sus requisitos se interpreten de manera restrictiva, permitiendo su aplicación solo cuando se cumplan todas las circunstancias³⁷¹. Y, como se ha avanzado anteriormente, debe aplicarse la excepción respetando las etapas en la sucesión cronológica establecida en dicha disposición³⁷², que son las siguientes³⁷³:

- a) Acreditar que la alternativa propuesta es la menos perjudicial para los hábitats, las especies y la integridad del espacio Natura 2000, y que no existe ninguna alternativa viable con menos impacto sobre la integridad de lugar.
- b) Justificar la existencia de razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica.
- c) Adoptar las medidas compensatorias necesarias para garantizar la protección de la coherencia global de la Red Natura.

³⁶⁶ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 3.

³⁶⁷ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 38.

³⁶⁸ Ibidem, p. 39, y STJUE, de 4 marzo de 2010 (asunto C-241/08), ap. 72.

³⁶⁹ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 38.

³⁷⁰ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 4.

³⁷¹ STJUE de 21 de julio de 2016 (asunto C-387/15), ap. 64, y de 29 julio de 2019 (asunto C-411/17), ap. 147.

³⁷² Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 31 y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 3.

³⁷³ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 47.

2.1 Inexistencia de alternativas viables y con menor impacto ambiental

2.1.1 Interpretación de la Comisión Europea y la jurisprudencia del TJUE

El primer requisito del art. 6.4 consiste en estudiar la posibilidad de recurrir a soluciones alternativas con menor incidencia sobre la integridad del lugar³⁷⁴. El TJUE³⁷⁵ recuerda que la acreditación de que no existen alternativas con menor impacto ambiental se tiene que realizar antes de estudiar la necesidad del proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden.

Así, se tienen que identificar los efectos negativos significativos sobre la integridad del lugar, especialmente sobre los hábitats prioritarios y las especies protegidas por la Directiva Hábitats o el anexo I de la Directiva Aves³⁷⁶.

Este examen de soluciones alternativas requiere buscar diferentes alternativas que permitan alcanzar los objetivos del plan o proyecto³⁷⁷. Primero, debe estudiarse la opción cero³⁷⁸ (es decir, no ejecutar el proyecto³⁷⁹), especialmente si afecta a tipos de hábitats naturales raros o hábitats naturales con funciones ecológicas que solo son recuperables tras largos periodos de tiempo³⁸⁰ y, seguidamente, se valoran todas las alternativas posibles, fundamentalmente respecto a los objetivos de conservación del lugar, la integridad del lugar y la coherencia global de la Red Natura 2000³⁸¹.

Las autoridades deben comparar las alternativas consideradas, para determinar si la alternativa presentada para su autorización es la menos perjudicial para los hábitats, las especies y la integridad del espacio Natura 2000 afectado³⁸². Esta evaluación comparativa se efectúa atendiendo a sus efectos sobre los hábitats y las especies con una presencia significativa en el lugar, y sobre los objetivos de conservación, la integridad del lugar y su importancia para la coherencia ecológica de la Red Natura³⁸³. Se deberá escoger la menos perjudicial para el espacio Natura 2000 y para las especies

³⁷⁴ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 39.

³⁷⁵ STJUE de 26 de octubre de 2006 (asunto C-239/04), ap. 36.

³⁷⁶ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 6.

³⁷⁷ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 47.

³⁷⁸ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 39.

³⁷⁹ García Ureta, A. M. (2014). *Comentarios sobre la Ley 21/2013...cit.*, p. 350.

³⁸⁰ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 13.

³⁸¹ Ibidem, p. 6.

³⁸² Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 48.

³⁸³ Ibidem, p. 48.

y los hábitats con una presencia significativa el mismo, en vista de sus objetivos de conservación³⁸⁴. En esta fase, el interés económico no puede ser el único factor determinante al elegir las alternativas³⁸⁵, ni pueden prevalecer otros criterios (entre ellos, los económicos) por encima de los criterios medioambientales³⁸⁶.

Tras la evaluación de alternativas, hay que justificar si se puede concluir o no la inexistencia de soluciones alternativas, de manera objetiva y razonable³⁸⁷. Si se ha encontrado una solución alternativa que evita o reduce el perjuicio sobre el lugar, se tendrán que evaluar las posibles repercusiones mediante la evaluación adecuada del art. 6.3³⁸⁸. En cambio, si se concluye que no existen alternativas viables y con menor incidencia ambiental, se tendrá que valorar si se cumple el segundo requisito del artículo 6.4.

2.1.2 Alternativas para incrementar la capacidad aeroportuaria

AENA defiende que la mejora de la gestión mediante el Control de Tráfico Aéreo podría aumentar el número de operaciones por hora, pero no solucionaría las limitaciones para los despegues de los aviones *Wide Body* por la pista 24L/06R³⁸⁹. Por esta razón, el grupo de trabajo aeroportuario ha analizado 11 propuestas, valorando sus ventajas e inconvenientes, en función de determinados criterios³⁹⁰. Estas propuestas están centradas en las siguientes actuaciones³⁹¹:

- a) Alargamiento de la pista 24L/06R unos 500 metros hacia el este (esta fue la propuesta de AENA en 2021, en el marco de la aprobación del DORA II³⁹²).
- b) Alargamiento de la pista 24L/06R unos 300 metros hacia el este y CWY (zona libre de obstáculos).
- c) Alargamiento de la pista 24L/06R unos 100 metros hacia el oeste, 200 metros hacia el este y 2 CWY (zona libre de obstáculos).

³⁸⁴ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, ap. 77.

³⁸⁵ STJUE de 14 enero de 2016 (asunto C-399/14), ap. 77.

³⁸⁶ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 40, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 7.

³⁸⁷ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 53.

³⁸⁸ Ibidem, p. 53.

³⁸⁹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 39.

³⁹⁰ Ibidem, p. 40.

³⁹¹ Ibidem, pp. 41-57

³⁹² Ibidem, p. 41.

- d) Construir dos nuevas pistas paralelas e inclinadas (dirección entre la 24L/06R y la 20R/02L), entrando o no en el mar.
- e) No ampliar las pistas, limitándose a derivar el tráfico actual hacia Reus y Girona.
- f) Construir un nuevo aeropuerto en el Penedès.
- g) Construir un nuevo aeropuerto en el Anoia.
- h) Volver a la configuración de pistas independientes e insonorizar las viviendas (esta opción fue aprobada en la DIA de 2002³⁹³).
- i) Construir una nueva pista 24L/06R de 3.500 metros en el mar.
- j) Alargar la pista 20R/02L hacia el mar.
- k) Alargar la pista 24L/06R 840 metros hacia el este con estructura de protección de *La Ricarda* (a pesar de que AENA afirma que es una opción altamente viable, afectaría de lleno a *La Ricarda* porque la pista pasaría por encima suyo³⁹⁴).

Se adjunta como **anexo 6** un cuadro comparativo con las 11 propuestas, en el cual se ilustra por colores (criterio “semafórico”) el impacto positivo o negativo sobre cada indicador de referencia (como el coste medioambiental y la viabilidad ambiental), elaborado por la Comisión para la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona.

Ahora bien, solamente son objeto de análisis en este trabajo³⁹⁵ (1) la derivación del tráfico aéreo *low cost* hacia los aeropuertos de Reus y Girona, mediante la creación de alternativas ferroviarias, sin alargar ninguna pista, y (2) la propuesta inicial híbrida de AENA, consistente en extender la tercera pista hacia el este, invadiendo *La Ricarda*, y cambiar la configuración del aeropuerto a operaciones independientes.

2.1.2.1 Derivación de los vuelos *low cost* hacia los aeropuertos de Reus y Girona, y creación de alternativas ferroviarias

Una alternativa a la prolongación de las pistas, consiste en gestionar de manera coordinada los tres aeropuertos catalanes litorales (Girona y Reus asumirían la mayoría de los vuelos *low cost* que actualmente operan en el aeropuerto de Barcelona) y en sustituir algunos vuelos de radio corto y medio por alternativas ferroviarias, lo cual no

³⁹³ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 48.

³⁹⁴ Ibidem, pp. 53-56.

³⁹⁵ Por motivos de extensión, se han seleccionado las dos alternativas más estudiadas en los documentos publicados por el Ayuntamiento de El Prat y AENA. Por otra parte, es necesario dejar constancia de que la nueva propuesta tendrá variaciones en relación, por ejemplo, con el impacto ambiental sobre la Red Natura y las medidas compensatorias propuestas.

condicionaría el desarrollo de la función de *hub* del aeropuerto Josep Tarradellas porque sería más coherente con los compromisos y normas ambientales³⁹⁶.

Si bien la red ferroviaria del aeropuerto está en crecimiento³⁹⁷, una de sus principales carencias es la falta de conexión del aeropuerto con el tren de alta velocidad³⁹⁸. Por esto, se propone construir dos estaciones en las inmediaciones de los aeropuertos de Girona y Reus, y activar la estación de alta velocidad ya existente en El Prat, además de establecer un servicio de alta velocidad regional (tipo *Avant*)³⁹⁹.

El informe de Promoció pel Transport Públic⁴⁰⁰ plantea un servicio ferroviario que conecte los tres aeropuertos litorales catalanes con las principales poblaciones demandantes, mediante vías de alta velocidad y con la red ferroviaria convencional. Calcula que el tiempo total de desplazamiento⁴⁰¹ es asumible y comparable al de otros aeropuertos europeos, con una frecuencia de 30 minutos, y que los tres aeropuertos se encontrarían a menos de 1 hora y cuarto de las estaciones ferroviarias de Barcelona⁴⁰². Por lo tanto, los aeropuertos de Girona y Reus pueden asumir una parte significativa de los vuelos *low cost* que actualmente absorbe el aeropuerto Josep Tarradellas⁴⁰³.

AENA⁴⁰⁴, en cambio, argumenta que una compañía aérea que tiene asignada una franja horaria (*slot*) durante una temporada concreta, tiene derecho a que le sea reasignada en el siguiente período en esa misma franja, sin que se pueda desviar el tráfico actual con *slots* asignados hacia los otros dos aeropuertos. Además, lo considera poco viable porque los vuelos de largo radio se alimentan de los vuelos de corto radio, y no se solucionaría el impacto acústico sobre los vecinos. Finalmente, indica que el desarrollo de un *hub* no es factible con dos aeropuertos en diferentes ubicaciones (a unos 100 kilómetros), ya que requiere de conexiones ágiles con tiempos de escala reducidos⁴⁰⁵.

³⁹⁶ Promoció pel Transport Públic (2021). *Anexo XI. Informe sobre les necessitats...cit.*, p. 2.

³⁹⁷ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 100.

³⁹⁸ Ibidem, p. 101.

³⁹⁹ Promoció pel Transport Públic (2021). *Anexo XI. Informe sobre les necessitats...cit.*, p. 2.

⁴⁰⁰ Ibidem, p. 10.

⁴⁰¹ El traslado de la terminal a la estación, el tiempo medio de espera y el tiempo de recorrido.

⁴⁰² Promoció pel Transport Públic (2021). *Anexo XI. Informe sobre les necessitats...cit.*, p. 11.

⁴⁰³ Ibidem, p. 20.

⁴⁰⁴ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 46.

⁴⁰⁵ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto de Girona-Costa Brava*, 8 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319286&ssbinary=true>> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 3 y AENA

Barcelona Regional⁴⁰⁶ señala la necesidad de actuar inmediatamente para reducir las emisiones de los vuelos nacionales y europeos, a través de la sustitución de los vuelos por alternativas ferroviarias (de 2 o 3 horas de trayecto). Para lograrlo, es necesario eliminar la competencia entre ambos mercados, ofreciendo horarios complementarios una buena conexión entre el aeropuerto y la estación de tren, y combinando la oferta horaria entre el avión y el tren.

Para convertir los aeropuertos de Girona y Reus en complementarios del aeropuerto de Barcelona se tiene que (1) derivar la saturación del aeropuerto de Barcelona hacia estos dos aeropuertos, (2) establecer fuertes incentivos hacia Girona y Reus, y (3) disponer de una accesibilidad eficiente entre los tres aeropuertos⁴⁰⁷.

En los mismos términos, el informe de Promoció pel Transport Públic⁴⁰⁸, afirma que deben gestionarse de manera coordinada los tres aeropuertos, (1) estableciendo tasas aéreas diferenciadas para incentivar a las compañías *low cost* a que utilicen los dos aeropuertos complementarios, (2) garantizando que el precio del billete sea asumible por el usuario medio de las compañías *low cost* (por ejemplo, mediante una tarifa especial por la adquisición conjunta de billetes de avión y tren) y (3) deben poder utilizarse en una franja horaria cercana a la llegada o salida del vuelo.

2.1.2.2 Extensión de la tercera pista hacia el este y configuración de operaciones independientes

La situación actual del aeropuerto conlleva tres grandes riesgos para la economía y la competitividad a nivel autonómico: el aeropuerto está a punto de congestionarse, no puede garantizar vuelos intercontinentales de gran capacidad y tiene una capacidad reducida para transportar carga⁴⁰⁹. Por lo tanto, la actual configuración del aeropuerto no es la óptima para garantizar una conectividad intercontinental en Barcelona⁴¹⁰.

(2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto de Reus*, 8 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319296&ssbinary=true>> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 3.

⁴⁰⁶ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 65.

⁴⁰⁷ Ibidem, p. 88.

⁴⁰⁸ Promoció pel Transport Públic (2021). *Anexo XI. Informe sobre les necessitats...cit.*, pp. 21-22.

⁴⁰⁹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 27.

⁴¹⁰ Ibidem, p. 32.

En base a esta problemática, AENA propone cambiar la configuración de operaciones segregadas a independientes y alargar la cabecera este de la pista 24L/06R unos 500 metros, ocupando la laguna *La Ricarda*. El objetivo principal de esta alternativa híbrida es poder operar con la capacidad de 90 operaciones/hora prevista en la DIA de 2002⁴¹¹.

En relación con la configuración de las pistas, AENA considera que la configuración de pistas independientes es la mejor opción operativa⁴¹², al permitir programar aterrizajes y despegues en una pista u otra según convenga, y pudiendo alcanzar el objetivo de 90 operaciones/hora⁴¹³, aunque se tendrían que compensar las molestias acústicas a los vecinos⁴¹⁴.

Y en cuanto a la extensión de la tercera pista, AENA señala la necesidad de disponer de una pista con longitud suficiente para permitir todas las operaciones de largo radio con aeronaves *Wide Body* y, de esta manera, eliminar los Despegues No Preferentes por la pista principal⁴¹⁵. Así, se podrían alcanzar valores óptimos de capacidad⁴¹⁶, al planificar un mayor número de vuelos de largo radio, aumentar la eficiencia y el rendimiento de las dos pistas paralelas, reduciendo el impacto acústico de los despegues de la tercera pista al adelantar el viraje hacia el mar unos 500 metros y eliminando el ruido derivado de los Despegues No Preferentes por la pista principal (al poder despegar todas las aeronaves *Wide Body* por la tercera pista) y ahorrando combustible y emisiones contaminantes⁴¹⁷.

En contra de esto último (ahorro de emisiones contaminantes), no hay duda de que el crecimiento de pasajeros comportará un incremento considerable de emisiones, a pesar de que los vuelos intercontinentales sean “*inevitables*”, al no existir ninguna alternativa menos emisora (a diferencia de los vuelos cortos, que sí pueden sustituirse)⁴¹⁸.

⁴¹¹ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, 56 pp. Disponible en <https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856424908&ssbinary=true> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 14.

⁴¹² Recordamos que actualmente se mantiene la configuración de pistas segregadas porque reduce el impacto acústico sobre los vecinos.

⁴¹³ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 105.

⁴¹⁴ Ibidem, p. 76.

⁴¹⁵ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, p. 17.

⁴¹⁶ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 18.

⁴¹⁷ ENAIRE (2021). *Aeropuerto JT Barcelona-El Prat. Análisis de la operación...cit.*, p. 13.

⁴¹⁸ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 86.

La ampliación de la pista comportaría pocos costes económicos⁴¹⁹, pero afectaría de manera irreversible la laguna *La Ricarda*, afectaría a los accesos a la playa de El Prat y, posiblemente, se extendería hasta la reserva *La Ricarda-Ca l'Arana* por la construcción de nuevos accesos y, en el caso de que incrementase el tránsito aéreo, si se produce un cambio a la configuración independiente para optimizar el número de operaciones, se generará una mayor contaminación acústica⁴²⁰.

Desde el punto de vista técnico, AENA ha presentado dos modelos de extensión de la pista 24L/06R⁴²¹: alargarla hasta 2.960-3.160 metros (invadiendo parte de *La Ricarda* y, opcionalmente, *El Remolar*), o bien, hasta los 3.500 metros hacia el sector de *La Ricarda*⁴²². Desde el punto de vista operacional, AENA sugiere que lo óptimo es ampliar la tercera pista exclusivamente hacia el este y hasta los 3.400 metros⁴²³. Sin embargo, como se ha mencionado, AENA finalmente se ha decantado por la primera alternativa, que es menos agresiva para la laguna que la segunda.

Las dimensiones de las pistas determinan los modelos de aeronaves y su carga⁴²⁴, en el sentido de que, cuanto más corta sea la pista, la carga del combustible o la carga de pasajeros tendrá que ser menor y podrá volar menos recorrido⁴²⁵. Con los conocimientos actuales, es muy difícil que un avión de buque ancho pueda llegar a despegar a plena carga, a cota cercana al nivel del mar y en condiciones extremas superiores a 30 grados de temperatura y sin vientos en contra, con una pista inferior a 3.400 metros⁴²⁶.

Se adjunta como **anexo 7** un plano sobre la ampliación de la pista 24L/06R hasta los 2.960-3.160 metros por ambos extremos, y como **anexo 8** otro plano con la extensión de la tercera pista hasta los 3.500 metros hacia el este.

Por el contrario, el Ayuntamiento de El Prat indica que el número de aeronaves *Wide Body* que necesitan despegar por la pista principal representa un 0,68% del total de operaciones del aeropuerto, que el 78% de las aeronaves *Wide Body* pueden despegar

⁴¹⁹ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 78.

⁴²⁰ Ibidem, p. 78.

⁴²¹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 81.

⁴²² Ibidem, p. 82.

⁴²³ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, p. 13.

⁴²⁴ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 24.

⁴²⁵ Ibidem, p. 25.

⁴²⁶ Ibidem, p. 26.

por la pista corta y que las mejoras tecnológicas en las aeronaves permitirán despegar a este tipo de aeronaves con una menor distancia, negando que haya riesgo de saturación a medio plazo y oponiéndose a la extensión de la tercera pista⁴²⁷.

Con independencia de la opción elegida, AENA reconoce que la extensión de la pista corta afectará, en todo caso, a la ZEC y ZEPA del Delta del Llobregat⁴²⁸.

También se adjunta como **anexo 9** un plano sobre la ocupación de la tercera pista extendida sobre los HIC del Delta del Llobregat.

2.1.3 Existencia de alternativas viables

La ampliación de la tercera pista se opone a los valores actuales de protección del medio ambiente, a las estrategias comunitarias y al requerimiento de la Comisión Europea de ampliación de la ZEPA del Delta del Llobregat.

Antes de ampliar nuevamente el aeropuerto, el gestor de la infraestructura debe adoptar todas las medidas de eficiencia adecuadas para optimizar al máximo el aeropuerto dentro de su perímetro actual⁴²⁹. Algunas medidas de gestión de la demanda, para reducir las emisiones, consistirían en mejorar la operativa de las pistas a través de su configuración (como propone AENA), reforzar las alternativas ferroviarias y potenciar la movilidad sostenible en el recinto aeroportuario⁴³⁰.

El Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya⁴³¹ opina que hay que ampliar la pista a toda costa, siendo fundamental sacar el máximo rendimiento de las instalaciones y las capacidades existentes, ampliándolas en la medida de lo posible pero gestionando la infraestructura con limitaciones, tal y como han hecho grandes aeropuertos (como el de Heathrow). Ante la restricción del número de vuelos posibles, se deben promocionar las líneas que aporten un mayor valor. En relación con la potenciación de las alternativas ferroviarias para sustituir los vuelos cortos, afirma que en Catalunya es posible, sencillo

⁴²⁷ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 35.

⁴²⁸ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 83.

⁴²⁹ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 86.

⁴³⁰ Ibidem, pp. 86-87.

⁴³¹ Consell assessor d'infraestructures de Catalunya (2021). *El cas de l'aeroport de Barcelona: un despropòsit que cal superar*, 4 pp. Disponible en <https://hundreds-wordpress-uploads.s3.eu-west-3.amazonaws.com/ccoc/uploads/file/1639780840__cadic-declaracio-3-el-cas-de-laeroport-de-barcelona-un-desproposit-que-cal-superar.pdf> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 3.

y económico garantizar una buena accesibilidad desde los aeropuertos hasta la ciudad de Barcelona. Dicho esto, añade que la ampliación de las pistas plantea una compleja problemática ambiental (en especial, con *La Ricarda*) que "*ni es pot menystenir ni s'ha de convertir en un pretext per a la inacció*"⁴³².

Sin embargo, la Universitat de Girona concluye que existen alternativas viables y con menor impacto ambiental, por lo que no se cumple con el primer requisito para poder aprobar por la vía excepcional el plan o proyecto⁴³³. Y el Ayuntamiento de El Prat llega a la misma conclusión, afirmando que la ampliación del aeropuerto y del campo de vuelo, con la consecuente afectación a la Red Natura, es innecesaria, al existir estas alternativas viables, de modo que no se debería utilizar la vía excepcional del art. 6.4 de la Directiva Hábitats⁴³⁴.

Lo más conveniente sería adoptar una solución híbrida, como AENA ha propuesto, pero sin ampliar las instalaciones aeroportuarias. Por ejemplo, se podrían combinar tres de las opciones estudiadas por AENA:

- a) Mejoras infraestructurales y operativas del aeropuerto dentro de su perímetro actual, instalando la nueva terminal satélite y adoptando las medidas de eficiencia en la gestión del tránsito aéreo y las operaciones⁴³⁵ (entre ellas, el cambio de configuración de las pistas).
- b) Gestión coordinada de los tres aeropuertos catalanes litorales, con la función complementaria de los aeropuertos de Girona y Reus, los cuales asumirían la mayoría de los vuelos *low cost*.
- c) Incremento de la intermodalidad entre tren de alta velocidad y avión, suprimiendo los vuelos de radio corto y medio, y mejorando la accesibilidad entre los tres aeropuertos.

⁴³² Consell assessor d'infraestructures de Catalunya (2021). *El cas de l'aeroport de Barcelona...cit.*, p. 4.

⁴³³ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p 57.

⁴³⁴ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 6.

⁴³⁵ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 88.

2.2 Existencia de otras razones imperiosas de interés público de primer orden, previa consulta a la Comisión Europea

Aunque la existencia de alternativas viables con menor impacto ambiental que la extensión de la tercera pista ya excluiría la aplicación de la excepción del art. 6.4 de la Directiva Hábitats⁴³⁶, en este apartado se analiza el segundo requisito del precepto.

2.2.1 Interpretación de la Comisión Europea y la jurisprudencia del TJUE

En el caso de que no existan soluciones alternativas (o sí las hay, pero tienen un impacto ambiental más negativo sobre el lugar desde el punto de vista de los objetivos de conservación de la directiva), la segunda etapa consiste en averiguar si existen razones imperiosas de interés público de primer orden, incluso de carácter social o económico, que exigen la realización del plan o proyecto⁴³⁷.

Se puede observar que estamos ante una concatenación de conceptos jurídicos indeterminados, lo cual ha requerido la interpretación del TJUE y la Comisión Europea.

En el segundo párrafo del artículo 6.4 se establece un régimen especial cuando el plan o proyecto puede perjudicar a un lugar que alberga hábitats o especies prioritarios (como es el caso). En estos supuestos, debe justificarse que existen razones imperiosas de interés público de primer orden referidas únicamente a la salud humana, la seguridad pública o a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, o bien, que la Comisión emita un dictamen sobre la iniciativa prevista antes de autorizar el plan o proyecto⁴³⁸.

En consecuencia, no se podrá aplicar este segundo párrafo cuando (1) el plan o proyecto no afecte a un lugar que alberga hábitats o especies prioritarias o cuando (2) afecta a hábitats o especies que no se tuvieron en cuenta al seleccionar el lugar (presencia “no significativa” en el formulario normalizado de datos)⁴³⁹.

En cuanto al significado de las tres razones que se pueden alegar (salud humana, seguridad pública y consecuencias positivas de primordial importancia para el medio

⁴³⁶ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 36.

⁴³⁷ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 40, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 7.

⁴³⁸ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 51.

⁴³⁹ Ibidem, p. 51.

ambiente), tampoco encontramos ninguna definición en la Directiva. La Comisión⁴⁴⁰ toma como referencia otros ámbitos del Derecho comunitario en los que se aplican estas razones e interpreta que la protección de la salud de las personas es uno de los objetivos fundamentales de la política comunitaria de medio ambiente y que también las consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente constituyen una categoría que tiene que incluirse entre estos objetivos. De hecho, la Comisión admitió esta última excepción en el Dictamen de 6 de junio de 2005, en relación con un proyecto de ampliación del aeropuerto de Baden (Alemania), porque contemplaba un sistema de drenaje de las aguas de lluvia⁴⁴¹.

En cuanto a las “*otras razones imperiosas de interés público de primer orden*”, en la práctica, se utilizan en el mismo sentido que los motivos socioeconómicos⁴⁴².

La Unión Europea respalda los proyectos sobre la Red Transeuropea de Transporte basados en las razones imperiosas de interés público de primer orden porque quiere favorecer la circulación de personas y mercancías entre los Estados Miembros, a efectos de contribuir en el crecimiento del mercado interior y el empleo, y alcanzar los objetivos de medio ambiente y desarrollo sostenible⁴⁴³. En este sentido, Jennifer Sánchez⁴⁴⁴ expone que la Comisión se ha basado en esta red para justificar dichas razones en varios dictámenes, por ejemplo, en relación con el proyecto de ampliación del aeropuerto de Rotterdam, que afectó un lugar que albergaba un tipo de hábitat natural y/o especie prioritaria. También Alfonso Aguado⁴⁴⁵ menciona algunos dictámenes de la Comisión, en los cuales la concurrencia de razones imperiosas de interés público superior, distintos al beneficio para el medio ambiente, la salud humana o la seguridad pública, se traducen en la inclusión del plan o proyecto en otras políticas, entre ellas, de transporte aéreo⁴⁴⁶. Ahora bien, el mero hecho de que un proyecto esté

⁴⁴⁰ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 51, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 23.

⁴⁴¹ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 188.

⁴⁴² En relación con el proyecto del puerto de Granadilla de Tenerife, la Comisión aceptó como razón que el nuevo puerto generaría una buena tasa de rendimiento económico y a proporcionar a la isla la posibilidad de atraer un mayor tráfico de internacional de transbordo de contenedor. Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 189.

⁴⁴³ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 178.

⁴⁴⁴ Ibidem, p. 179.

⁴⁴⁵ Aguado Puig, A. (2020). Red Natura 2000: un análisis jurídico...*cit.*, p. 9.

⁴⁴⁶ Commission Opinion of 6/6/2005 delivered at the request of Germany on the planning approval procedure launched under aviation law for the expansion of Karlsruhe/Baden-Baden Airport, pursuant to Article 6(4) of Council Directive 92/43/EEC of 21/5/1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora. C(2005)1641, y Dictamen de 5 de mayo de 2009, sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Lübeck, en relación con “Grönauer Heide”.

dentro del ámbito de las redes transeuropeas, no quiere decir que deba prevalecer necesariamente sobre los requisitos de la Directiva Hábitats⁴⁴⁷.

Otros ejemplos interesantes de razones imperiosas de interés público de primer orden admitidas por la Comisión, enumerados por Olga Serrano⁴⁴⁸, son: la creación de muchos puestos de trabajo, el efecto positivo en la situación económica y social de las regiones transfronterizas, y el impacto positivo en la competitividad de la industria aeronáutica europea y su contribución al progreso tecnológico y al estímulo de la cooperación europea en el sector aeronáutico; la calificación de un aeropuerto como de interés común y su contribución a enlazar con la red de transportes aéreos nacional e internacional⁴⁴⁹; la necesidad de aumentar y mejorar la capacidad portuaria para fomentar el desarrollo económico y social de una isla⁴⁵⁰; o el desarrollo económico de una región por mejorar la conexión de la zona con el tráfico aéreo nacional e internacional, además de crear un número importante de puestos de trabajo⁴⁵¹.

La Comisión⁴⁵² también entiende que las autoridades nacionales tienen que supeditar la autorización del plan o proyecto a la condición de que, al ponderar los objetivos de conservación del lugar y las razones alegadas, la balanza se decante hacia estas últimas. Este balance dependerá de si el interés público es de primer orden (no basta cualquier interés público de naturaleza social o económica), lo cual requiere que sea un interés a largo plazo, porque tienen que pesar más que los intereses de conservación a largo plazo protegidos por la Directiva Hábitats⁴⁵³. Además, cuanto más importantes o vulnerables sean los valores de conservación del lugar, menos margen habrá para

⁴⁴⁷ Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red...*cit.*, p. 180.

⁴⁴⁸ Serrano Paredes, O. (2012). Red Natura 2000: Régimen de intervención...*cit.*, p. 7.

⁴⁴⁹ Commission Opinion of 6/6/2005 delivered at the request of Germany on the planning approval procedure launched under aviation law for the expansion of Karlsruhe/Baden-Baden Airport, pursuant to Article 6(4) of Council Directive 92/43/EEC of 21/5/1992 on the conservation of natural habitats and of wild fauna and flora. C(2005)1641.

⁴⁵⁰ Dictamen de la Comisión de 06/11/2006 con arreglo al artículo 6, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, sobre la "Solicitud del Reino de España en relación con el proyecto de construcción del nuevo puerto de Granadilla (Tenerife)". C(2006)5190.

⁴⁵¹ Avis de la Commission émis, à la demande de l'Allemagne, conformément à l'article 6, paragraphe 4, deuxième alinéa, de la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, au sujet de l'approbation de l'agrandissement de l'aéroport de Lübeck-Blankensee. C(2009)3218.

⁴⁵² Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 41 y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 8.

⁴⁵³ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 41, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 8.

considerar las razones admisibles y para que el perjuicio identificado en la evaluación adecuada quede justificado⁴⁵⁴.

Las razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas las de índole social o económica, exigen que los planes o proyectos sean indispensables en el marco de (1) medidas o políticas destinadas a proteger valores fundamentales para la vida de los ciudadanos (como la salud, la seguridad o el medio ambiente)⁴⁵⁵, (2) políticas fundamentales para el Estado o la sociedad, o (3) actividades de naturaleza económica o social para cumplir obligaciones específicas de servicio público⁴⁵⁶.

En cuanto al TJUE, de momento no ha proporcionado ninguna orientación clara para interpretar el concepto “razones imperiosas de interés público de primer orden”⁴⁵⁷, limitándose a remarcar dos condiciones que ya han sido comentadas: debe haber un interés público y que este sea de primer orden, lo cual significa que tenga más peso que el objetivo de conservación de la Directiva Hábitats⁴⁵⁸.

2.2.2 Hub internacional con Asia y América: “Barcelona conectada al mundo por un aeropuerto intercontinental”

AENA parte del hecho de que el aeropuerto Josep Tarradellas es una de las principales infraestructuras para el progreso socioeconómico y la competitividad del territorio⁴⁵⁹ y que está a punto de llegar a su límite máximo de capacidad⁴⁶⁰.

La Comisión para la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, constituida en septiembre de 2022, está impulsando un modelo aeroportuario catalán bajo el lema “Barcelona conectada al mundo por un aeropuerto intercontinental”, cuyo objetivo consiste en promover el comercio exterior, incrementar la conectividad con futuros nuevos

⁴⁵⁴ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 54.

⁴⁵⁵ Parece que AENA ha optado por alegar esta razón, como se comentará más adelante.

⁴⁵⁶ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 41, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 8.

⁴⁵⁷ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 40.

⁴⁵⁸ STJUE de 16 de febrero de 2012 (asunto C-182/10), ap. 75.

⁴⁵⁹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 85.

⁴⁶⁰ Ibidem, p. 20.

mercados (tanto de transporte de pasajeros como de mercancías), y atraer a empresas, sedes corporativas e inversión extranjera⁴⁶¹.

Proponen integrar los tres aeropuertos catalanes, de tal forma que el aeropuerto de Barcelona haga de nodo intercontinental, mientras que los aeropuertos de Girona y Reus canalicen la demanda de tráfico intraeuropeo que Barcelona no pueda asumir, siendo necesario desarrollar las correspondientes conexiones ferroviarias para comunicar los aeropuertos⁴⁶².

Esta propuesta de modelo aeroportuario tiene por finalidad recuperar las rutas con Norteamérica (incrementando las frecuencias durante todo el año para reducir la estacionalidad) y Sudamérica, aunque la prioridad es impulsar los destinos y frecuencias en el mercado asiático (en especial, China, India y Japón) y recuperar destinos importantes (como Shanghái y Hong Kong)⁴⁶³.

El Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya⁴⁶⁴ remarca que el fortalecimiento de las relaciones económicas con países asiáticos ayudará a captar el máximo número de vuelos y que se tiene que hacer frente a la competencia de otros aeropuertos del sur de Europa.

El Plan Estratégico 2021-2024 refleja estos intereses económicos, al fijar dos objetivos de trabajo esenciales para el aeropuerto: (1) garantizar la conectividad con 19 grandes *hubs* a nivel mundial, y (2) mantener una monitorización constante y exhaustiva de las oportunidades de mercado que aparezcan⁴⁶⁵. También deja constancia de que la conectividad prioritaria para promover los vuelos intercontinentales son 14 países de América del Norte, América del Sur y Asia⁴⁶⁶.

Otro argumento que AENA pone sobre la mesa es que Barcelona es una ciudad líder en la organización de congresos internacionales⁴⁶⁷, donde asisten congresistas de todas las nacionalidades y, por lo tanto, se necesitan rutas de largo radio con Asia y América⁴⁶⁸.

⁴⁶¹ Consell assessor d'infraestructures de Catalunya (2021). *El cas de l'aeroport de Barcelona...cit.*, p. 4.

⁴⁶² Ibidem, p. 4.

⁴⁶³ Ibidem, p. 4.

⁴⁶⁴ Ibidem, p. 4.

⁴⁶⁵ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 16

⁴⁶⁶ Ibidem, p. 17

⁴⁶⁷ Ibidem, p. 87.

⁴⁶⁸ Ibidem, p. 37.

En especial, subraya que el mercado intercontinental más importante para el aeropuerto es el norteamericano y que el aumento de su capacidad lo podría convertir en una plataforma de conexión líder en Europa⁴⁶⁹.

Asimismo, afirma que la carga aérea es clave para muchos sectores industriales exportadores de Cataluña, como el sector farmacéutico-químico, el de manufacturas eléctricas y automoción, la alimentación y el textil⁴⁷⁰.

Por otra parte, Barcelona es un centro de creación de empresas innovadoras de la industria 4.0 del sur de Europa, gracias a la conectividad de la ciudad con los mercados externos⁴⁷¹, que facilita la accesibilidad de visitantes profesionales y de negocios, promoviendo la captación de la actividad económica⁴⁷².

Según la Comisión para la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona⁴⁷³, este aeropuerto atrae actividades estratégicas y grandes empresas, gracias a su amplia oferta de vuelos internacionales, a las infraestructuras que facilitan la conexión del aeropuerto con el centro de Barcelona y a que es el *hub low-cost* más importante de Europa, porque las grandes multinacionales suelen instalar sus sedes corporativas cerca de aeropuertos bien conectados y con abundantes ofertas de vuelos *low-cost*.

Las propuestas que apuestan por convertir este aeropuerto en una plataforma intercontinental⁴⁷⁴, subrayan la necesidad de dejar atrás el sistema punto a punto (en el cual los aviones vuelan directamente hacia su destino sin hacer escala) y adoptar un modelo de distribución *Hub & Spoke*, para reducir el número de rutas directas entre aeropuertos y concentrar el tráfico en determinados aeropuertos de gran capacidad que enlazarían los de menor capacidad (*Spokes*)⁴⁷⁵.

Ahora bien, para poder ser un *hub* o plataforma intercontinental, hay que (1) ofrecer una base amplia de aviones de corto, medio y largo radio, lo cual requiere que las aerolíneas estén dispuestas a centralizar la actividad en sus instalaciones y, (2) especialmente,

⁴⁶⁹ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 38.

⁴⁷⁰ Ibidem, p. 17.

⁴⁷¹ Ibidem, p. 85.

⁴⁷² Ibidem, p. 87.

⁴⁷³ Ibidem, p. 91.

⁴⁷⁴ Ibidem, p. 92.

⁴⁷⁵ Ibidem, p. 94.

para aumentar la capacidad de operación de vuelos (para adaptarse a la demanda de vuelos intercontinentales), habría que incrementar la infraestructura⁴⁷⁶.

En este sentido, para desarrollar un *hub*, AENA⁴⁷⁷ propone (1) adaptar la capacidad de las terminales, (2) adaptar la capacidad del campo de vuelo, (3) convertir el aeropuerto en un referente de sostenibilidad medioambiental, (4) desarrollar la complementariedad de los aeropuertos de Girona-Costa Brava y Reus, y (5) desarrollar la Ciudad Aeroportuaria de Barcelona.

De hecho, el Plan Director aeroportuario prevé la construcción de una nueva terminal⁴⁷⁸ y de una Ciudad Aeroportuaria⁴⁷⁹, que sería un centro de innovación tecnológica y de creación y difusión de conocimiento, debería disponer de espacios universitarios y sería un vivero de empresas tecnológicas, *start ups* y espacios de *coworking* tecnológico⁴⁸⁰. Lo ideal, según la Comisión para la Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, sería combinar la Ciudad Aeroportuaria a pie del aeropuerto con una comunicación vial y ferroviaria de Alta Velocidad y de gran alcance⁴⁸¹.

Se adjunta un plano elaborado por AENA con las actividades que incluiría la Ciudad Aeroportuaria, como **anexo 10**.

No obstante, Barcelona Regional afirma que, hoy en día, no se puede considerar que este aeropuerto tenga unos valores de conexión que lo sitúen dentro de la categoría de *hub*⁴⁸², ni cumple con las condiciones para constituirse como *hub* internacional, que son las siguientes⁴⁸³:

- a) Requieren un mercado local (*hinterland*) muy potente en volumen de pasajeros, y una elevada proporción de pasajeros de conexión. En caso contrario, las compañías aéreas no pueden ofrecer vuelos de largo radio.

⁴⁷⁶ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 96.

⁴⁷⁷ AENA (2020). *El hub internacional de Barcelona, eina per al desenvolupament...cit.*, p. 14.

⁴⁷⁸ Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación...cit.*, p. 97.

⁴⁷⁹ Ibidem, p. 102.

⁴⁸⁰ Ibidem, p. 104.

⁴⁸¹ Ibidem, p. 103.

⁴⁸² Matiza que los *hubs* son creados por compañías aéreas, por lo que los aeropuertos acogen *hubs*, no son en sí mismos un *hub*.

⁴⁸³ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 22.

- b) Requieren la coordinación horaria de los vuelos, siendo necesarios tiempos de conexión competitivos para garantizar una cuota de mercado significativa en el mercado de conexión para la compañía aérea.

Pues bien, Barcelona Regional afirma que, en la actualidad, no hay ninguna compañía aérea que opere como *hub* en el aeropuerto, sino que, por el contrario, hay una baja proporción de conexiones que tienen baja calidad en tiempo de conexión, y el mercado local está dominado por *pymes*, las cuales no pueden generar suficientes pasajeros que viajen en clases *premium*, siendo difícil establecer un *hub* competitivo.

2.2.3 Contexto de crisis climática: reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y descarbonización del sector aéreo

La propuesta de ampliación de la tercera pista afecta a zonas especialmente protegidas y, tal y como se ha expuesto, implicará un notable incremento de vuelos (en particular, de largo alcance). En consecuencia, se generará un incremento de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y de contaminación atmosférica⁴⁸⁴.

En el Acuerdo de París de 2015, los estados se comprometieron a mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2°C respecto a los niveles preindustriales, y esforzarse por limitarlo a 1,5°C⁴⁸⁵.

Posteriormente, la Ley Europea del Clima de 2021 recogió el objetivo de reducir las emisiones de GEI un 55% respecto 1990, para 2030, acordado en el Pacto Verde Europeo (*Green Deal*), y fija como objetivo alcanzar la neutralidad climática para 2050⁴⁸⁶. Esto supone un reconocimiento de que la reducción de las emisiones de GEI constituye un interés público prioritario⁴⁸⁷.

A esta normativa comunitaria, se suma la Declaración de emergencia climática y ambiental de 28 de noviembre de 2019, por parte del Parlamento Europeo, en la cual

⁴⁸⁴ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 27.

⁴⁸⁵ Villavicencio Calzadilla, P. (2020). La pandemia de COVID-19 y la crisis climática: dos emergencias convergentes. *Revista Catalana De Dret Ambiental*, 11 (2), 1-27. Disponible en <<https://revistes.urv.cat/index.php/rcda/article/view/2807/2871>> [última consulta: 13 de junio de 2025], p. 15.

⁴⁸⁶ Comisión Europea (última consulta: 13 de junio de 2025). Ley Europea del Clima. Disponible en <https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_es>.

⁴⁸⁷ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 23.

hizo un llamamiento global para actuar de manera contundente y urgente en la reducción de las emisiones de GEI⁴⁸⁸.

A nivel estatal, España se ha alineado con estas normas europeas, pudiendo destacar:

- a) Estrategia de Descarbonización a largo plazo: es un documento estratégico de 2020, cuyo objetivo es restaurar y recuperar 50.000 hectáreas de zonas húmedas, debido a su función de retención de carbono y para frenar su rápida pérdida⁴⁸⁹. Alineándose con la UE, persigue alcanzar la neutralidad climática en 2050 mediante la descarbonización de distintos sectores económicos, entre ellos el del transporte⁴⁹⁰.
- b) Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (2023-2030): este plan establece las directrices de actuación durante la próxima década. En la línea de la estrategia de descarbonización, su principal objetivo es conseguir que España sea un país neutro en carbono en 2050⁴⁹¹, dedicando una medida de descarbonización específica para el sector aéreo, que tiene como objetivo introducir energías renovables en el sector del transporte aéreo, *“tanto en aeronaves como en la infraestructura aeroportuaria”*. Señala que, a corto plazo, el mayor potencial para reducir las emisiones lo tienen los combustibles sostenibles de aviación o *Sustainable Aviation Fuel*, reconociendo que en la próxima década no dispondremos todavía de operaciones comerciales con tecnologías de propulsión y aeronaves alternativas (por ejemplo, aeronaves eléctricas).
- c) Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España, aprobada por el Consejo de Ministros el 21 de enero de 2020: si bien no es una norma, definió un nuevo marco de lo que hoy consideramos interés público prioritario, al asumir el gobierno determinados compromisos⁴⁹². Por ejemplo, en su agenda, incluye *“Remitir al Parlamento el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que garantice la obligación de reducir las emisiones de gases de*

⁴⁸⁸ Coccio, E. (2020). Cambio climático en tiempos de emergencia. Las comunidades autónomas en las veredas del "federalismo climático" español. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 11 (1), 1-14. Disponible en <<https://revistes.urv.cat/index.php/rcda/article/view/2868>> [última consulta: 13 de junio de 2025], p. 6.

⁴⁸⁹ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 10.

⁴⁹⁰ Zamora Roselló, M. R. (2021). Movilidad y transporte descarbonizado en aras de la salud: un reto para las administraciones públicas. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 12 (2), 1-47. Disponible en <<https://www.raco.cat/index.php/rcda/article/view/400745>> [última consulta: 13 de junio de 2025], p. 16.

⁴⁹¹ Ibidem, p. 17.

⁴⁹² Ibidem, p. 24.

efecto invernadero con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática a más tardar en 2050” y “Definir la senda de descarbonización a largo plazo de nuestro país, de forma ordenada, que asegure el objetivo de neutralidad climática a más tardar en el año 2050”.

A nivel local, el 15 de enero de 2020, se aprobó la Declaración de Emergencia Climática y Plan Clima del Ayuntamiento de Barcelona, recogiendo 7 medidas vinculadas de manera directa con el aeropuerto Josep Tarradellas, bajo la rúbrica “*Reducción del impacto del puerto y el aeropuerto en los efectos del cambio climático*”⁴⁹³:

- a) Elaborar planes de reducción de emisiones de las infraestructuras e incorporarlos al nuevo Plan Director del aeropuerto, teniendo en cuenta el sector aeronáutico.
- b) 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 1.000 km, potenciando la red ferroviaria de alta velocidad y de larga distancia y la creación de trenes nocturnos, garantizando precios accesibles.
- c) 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, lo cual debe ir acompañado de la contratación de energía 100 % renovable.
- d) Potenciar la utilización de los modos ferroviarios en el aeropuerto y la reducción de aparcamientos, e impulsar una flota de autobuses y taxis eléctricos para dar el servicio desde el aeropuerto y al muelle de cruceros.
- e) Trabajar por una fiscalidad que tenga un marcado carácter ambiental sobre el sector aeronáutico.
- f) Implantar sistemas de generación de renovables en el aeropuerto de Barcelona, en las cubiertas de los edificios y con pérgolas en los aparcamientos.
- g) Eliminar las exenciones fiscales sobre el queroseno⁴⁹⁴ en la Unión Europea, tanto en los vuelos internos de los estados, como en el espacio aéreo común.

Por último, destacamos la Declaración de Emergencia Climática del Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, aprobada el 9 de septiembre de 2020, donde se calcula que las emisiones del aeropuerto y el puerto superan las de todo el municipio de El Prat del

⁴⁹³ Declaración de emergencia climática (15 enero 2020). Ajuntament de Barcelona, pp. 16-17.

⁴⁹⁴ Es un hidrocarburo derivado del petróleo utilizado como combustible para aviones.

Llobregat, comprometiendo la lucha contra el cambio climático a nivel local. Especialmente interesante es su advertencia de actuar de manera contundente para reducir la contaminación, ya que, de lo contrario “*en el futur no parlarem de com ha de créixer l’aeroport, sinó de si podrem disposar o no d’aquesta infraestructura a nivell del mar*”.

Si bien estas declaraciones políticas carecen de efecto jurídico vinculante, se asoma una emergencia constitucional⁴⁹⁵.

El gestor aeroportuario, por su parte, ha aprobado un Plan de Sostenibilidad del Aeropuerto y un Plan de Acción Climática 2021-2030 “*Rumbo Cero Emisiones*”⁴⁹⁶. Uno de los programas estratégicos de este Plan de Sostenibilidad se centra en la neutralidad en carbono, persiguiendo convertir a AENA en un operador de aeropuertos neutral en carbono en 2026 (objetivo intermedio) y sentar las bases para alcanzar 0 emisiones netas (*Net Zero Carbon*) en 2040⁴⁹⁷. Y el programa “*avión sostenible*” se focaliza en que AENA opere como “tractor” de otros agentes del sector de la aviación para acelerar su descarbonización⁴⁹⁸, focalizándose en las siguientes líneas de actuación⁴⁹⁹:

- a) Propulsión limpia para aviones: participar proactivamente en el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles y su integración en el sector de la aviación, mediante el fomento del uso de *Sustainable Aviation Fuels*, Hidrógeno y Aeronaves Sostenibles.
- b) Eficiencia en operaciones aeronáuticas: colaborar estrechamente con ENAIRE, aerolíneas y el servicio de asistencia en tierra (*ground handlers*) para reducir las emisiones generadas en las operaciones aeroportuarias. Para ello, debe garantizarse la eficiencia de las operaciones *Ground Handling*, del ciclo LTO (de aterrizaje y despegue) y en el vuelo.

⁴⁹⁵ Cocciolo, E. (2020). Cambio climático en tiempos de emergencia...*cit.*, p. 6.

⁴⁹⁶ AENA (s/f). Sostenibilidad medioambiental del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Disponible en <<https://www.aena.es/es/josep-tarradellas-barcelona-el-prat/conocenos/desarrollo-del-hub/sostenibilidad-medioambiental.html>>

⁴⁹⁷ AENA (s/f). *Plan de sostenibilidad aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, 22 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319366&ssbinary=true>> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 7.

⁴⁹⁸ AENA (s/f). *Plan de Acción Climática. 2021-2030. Rumbo Cero Emisiones*, 29 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319356&ssbinary=true>> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 20.

⁴⁹⁹ Ibidem, p. 23.

- c) Flota *Ground Handling* sostenible: que el 78% de estos vehículos sean sostenibles en 2030, a través de la electrificación de los vehículos y el uso de combustibles alternativos.

Aunque la aviación comercial ha revolucionado el mundo del transporte y del turismo⁵⁰⁰, el transporte aéreo tiene un impacto muy significativo en las emisiones de CO² (2,4% de las emisiones a nivel mundial), proviniendo el 81% de la aviación comercial y siendo, y, en concreto, Estados Unidos el mayor emisor por pasajero (24% a nivel mundial)⁵⁰¹. A nivel local, se han estudiado las emisiones de dióxido de carbono del sector aeronáutico vinculado al Aeropuerto de Barcelona con los datos del año 2019, concluyendo que (1) el impacto global del sector aéreo en esta ciudad (incluyendo ciclos de aterrizaje, ciclos de despegue, operaciones de *handling* y trayecto de vuelos con origen o destino a la ciudad) es de unos 8,4 millones de toneladas de CO_{2e}³ y (2) si solo se suman las emisiones atribuibles al aeropuerto (ciclos de aterrizaje, ciclos de despegue y operaciones de *handling*), de unas 524.568 toneladas de CO_{2e}³, lo cual representa un incremento de las emisiones del sector aéreo en Barcelona, respecto al anterior estudio que se hizo con los datos de 2017, de un 12% si se analiza el impacto global del sector en Barcelona, y un 11% si se limita a las emisiones del aeropuerto⁵⁰².

Como se puede observar con estas cifras, la mayor parte de emisiones de CO², sobre las cuales el operador aeroportuario no tiene control, sino influencia (son emisiones de alcance 3), provienen de las operaciones de las aeronaves⁵⁰³. En consecuencia, aunque las actuaciones previstas por AENA en su programa "*avión sostenible*" pueden reducir las emisiones dentro del recinto aeroportuario, no puede reducir las emisiones de los vuelos y de las aeronaves, a corto y medio plazo.

Otra problemática vinculada con el cambio climático que se debe tener en cuenta de cara a la ampliación aeroportuaria es el incremento de la temperatura media, la

⁵⁰⁰ Guillén Navarro, N. A. (2020). Transportes: el movimiento "flygskam" y la problemática legal sobre las emisiones de CO₂ del sector de la aviación. En García Álvarez, G., Jordano Fraga, J., Lozano Cutanda, B. & Nogueira López, A. (Coords.) *Observatorio de Políticas Ambientales 2020* (pp. 597-614). Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7681052>> [última consulta: 13 de junio de 2025], p. 598.

⁵⁰¹ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 57.

⁵⁰² Ibidem, p. 58.

⁵⁰³ Delgado Echevarría, A. (2018). 25 años de Evaluación Ambiental de aeropuertos. *Ambienta*, 123, 24-39. Disponible en <https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_AM%2FPDF_AM_Ambienta_2018_123_24_39.pdf> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 30.

alteración de las precipitaciones y, en especial, el ascenso del nivel del mar, lo cual afectará la calidad y la cantidad de las aguas, las dinámicas litorales, y tendrá un impacto sobre los espacios naturales del Delta del Llobregat y su biodiversidad⁵⁰⁴. De hecho, entre 1956 y 1999, el Delta inició una acusada regresión y, junto con la ampliación del Puerto, causó una acelerada erosión del tramo de costa⁵⁰⁵. Por lo tanto, el cambio climático puede intensificar esta dinámica litoral de regresión hacia Gavà⁵⁰⁶.

A esto se añade el impacto directo del cambio climático sobre el sector aéreo por el cambio sustancial en la destinación de los turistas, como respuesta a la modificación de los patrones de viento (impedirá seguir las rutas más eficientes, prolongando el trayecto), a la inundación de las infraestructuras aeroportuarias, y al incremento de turbulencias y de fenómenos meteorológicos extremos, lo cual se traducirá en retrasos y cancelaciones de vuelos⁵⁰⁷. AENA ha contemplado el aumento de precipitaciones extremas y del nivel del mar en su análisis de riesgos⁵⁰⁸.

Y a este nuevo paradigma de afrontar el cambio climático urgentemente⁵⁰⁹, se tiene que sumar la importancia que tienen las zonas húmedas, debido a que (1) tienen una función reguladora del ciclo hidrológico, reduciendo el impacto de las inundaciones (2), proporcionan una regulación térmica, disminuyendo la temperatura atmosférica en zonas con una elevada radiación solar y, especialmente, por (3) su capacidad de capturar y fijar carbono, que es fundamental en el contexto actual de cambio climático⁵¹⁰. *Ergo*, es un espacio estratégico para alcanzar el objetivo de la neutralidad⁵¹¹.

En definitiva, con los conocimientos tecnológicos actuales, los aviones de cero emisiones no existen y, cualquier incremento en las operaciones y en los pasajeros, incrementará irremediabilmente las emisiones de GEI⁵¹², especialmente tratándose de vuelos intercontinentales (su recorrido es más largo)⁵¹³. No hay duda de que, a la hora de valorar el interés público, se debe incorporar el actual escenario de emergencia

⁵⁰⁴ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 54.

⁵⁰⁵ Ibidem, p. 55.

⁵⁰⁶ Ibidem, p. 55.

⁵⁰⁷ Ibidem, p. 59.

⁵⁰⁸ AENA (s/f). *Plan de Acción Climática. 2021-2030. Rumbo Cero Emisiones*, p. 13.

⁵⁰⁹ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 85.

⁵¹⁰ Ibidem, p. 35.

⁵¹¹ Ibidem, p. 38.

⁵¹² Ibidem, p. 71.

⁵¹³ Ibidem, p. 72.

climática y, en consecuencia, la exigencia de que este interés sea a largo plazo, comporta que debe orientarse hacia los objetivos de reducción de emisiones de GEI⁵¹⁴.

En este sentido, el Ayuntamiento de El Prat defiende que la situación climática actual no permite esgrimir las razones imperiosas de interés público que fueron invocadas hace más de 20 años, para justificar una nueva ampliación que incrementará notablemente las emisiones de GEI, siendo las políticas de reducción de emisiones y de minimización de los efectos del cambio climático de interés público prioritario⁵¹⁵. Así, el medio ambiente podría llegar a ser, a medio plazo, el principal factor limitador del crecimiento del sector del transporte aéreo⁵¹⁶.

2.2.4 Razones imperiosas de interés público de primer orden en conflicto

La razón imperiosa de interés público de primer orden que AENA alegó en 2021 fue la adopción de medidas o políticas destinadas a proteger valores fundamentales para la vida de los ciudadanos, para no cambiar el modo de operación aeroportuario⁵¹⁷, aunque en 2023 ha propuesto volver al régimen de pistas independientes previsto en la DIA. La promotora defiende que la ampliación de la pista mejoraría los niveles de ruido frente a la situación actual en los municipios del entorno (Gavá, Castelldefels, Viladecans y El Prat de Llobregat)⁵¹⁸.

Así, justifica que son políticas fundamentales para la sociedad, a largo plazo (1) el desarrollo del *hub*, como generador de empleo y riqueza, y (2) las medidas compensatorias, porque mejorarán la situación actual de la Red Natura y la ampliarán "*notablemente*", convirtiéndose en un referente de sostenibilidad, concluyendo que la realización de estas actividades de naturaleza económica o social responde al cumplimiento de obligaciones específicas de servicio público⁵¹⁹.

La Universitat de Girona considera que existe una razón imperiosa para ejecutar el plan o proyecto porque se trata de un aeropuerto de interés general, pero cuestiona que concurra un interés público de primer orden, al tener que ponderar el beneficio obtenido con la ampliación del aeropuerto y los intereses protegidos en *La Ricarda* y, de la misma

⁵¹⁴ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 37.

⁵¹⁵ Ibidem, p. 22.

⁵¹⁶ Delgado Echevarría, A. (2018). 25 años de Evaluación Ambiental...*cit.*, p. 29.

⁵¹⁷ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, p. 29.

⁵¹⁸ Ibidem, p. 31.

⁵¹⁹ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat* p. 34.

manera, es discutible que el interés público en la ampliación de la capacidad de tráfico aéreo se pueda mantener a largo plazo, debiendo hacer otro balance con los intereses protegidos a largo plazo por la Directiva Hábitats⁵²⁰.

Sobre esta última cuestión, AENA afirma que la ampliación del aeropuerto para convertirse en un *hub* internacional sostenible es un proyecto de largo plazo⁵²¹. En este sentido, la Universitat de Barcelona⁵²² ha cuantificado el efecto diferencial que supondría implementar el Plan Director y/o la Ciudad Aeroportuaria, comparándolo con las previsiones para 2042. Los tres escenarios analizados son⁵²³:

- a) Únicamente implementar el Plan Director.
- b) Solamente implementar la Ciudad Aeroportuaria.
- c) Implementar conjuntamente el Plan Director y la Ciudad Aeroportuaria.

La conclusión del informe es que el tercer escenario permitiría incrementar el impacto del aeropuerto en el PIB de Cataluña del 6,8% (2018) al 8,9% (2042)⁵²⁴.

Como apunta el Ayuntamiento de El Prat⁵²⁵, es necesario definir un nuevo marco de qué consideramos como interés público en la actualidad, en cuanto hay que reducir las emisiones y conservar los espacios naturales de mayor biodiversidad, lo cual choca con el sector aéreo, el cual es imposible de descarbonizar a corto o medio plazo. Además, considera que el interés público no queda acreditado, ya que el interés a largo plazo se debe orientar a los objetivos de reducción de emisiones que establece el marco normativo⁵²⁶, antes analizado. No considera adecuado, en el actual contexto de crisis climática, invocar el interés público para dar cobertura a una nueva ampliación aeroportuaria (como más de 20 años atrás), ya que ahora se tienen que aplicar políticas

⁵²⁰ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 58.

⁵²¹ AENA. Propuesta de ampliación del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Introducción. <https://www.aena.es/es/josep-tarradellas-barcelona-el-prat/conocenos/desarrollo-del-hub/introduccion.html>

⁵²² Laboratori d'Economia Aplicada (AQR-Lab). Universitat de Barcelona (2021). *Estimación del impacto del aeropuerto JT Barcelona-El Prat sobre el PIB de Cataluña a largo plazo*, 26 pp. Disponible en <https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856424945&ssbinary=true> [última consulta: 11 de junio de 2025], p. 22.

⁵²³ Ibidem, p. 23.

⁵²⁴ Ibidem, p. 24.

⁵²⁵ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 6.

⁵²⁶ Ibidem, p. 7.

de reducción de las emisiones y atenuar los efectos del cambio climático, especialmente cuando existen alternativas viables con un menor impacto ambiental⁵²⁷.

El Comitè Assessor d'Infraestructures⁵²⁸ reconoce que la ampliación del aeropuerto debe superar un filtro ambiental muy exigente de la UE, en un contexto en el cual los aumentos de capacidad del sistema aeroportuario europeo han dejado de ser una prioridad. Sin embargo, opina que la salvaguarda del medio ambiente es un principio rector de la actuación de las administraciones públicas en el derecho comunitario y, por ello, es aplicable a la planificación y a la ejecución de las infraestructuras, si bien no consiste en priorizar el medio ambiente por encima de la infraestructura, en disyuntiva, ni en la preferencia obligada de la salvaguarda del medio ambiente sobre toda decisión económica con relevancia ambiental sobre el territorio⁵²⁹. Es decir, considera que solo en casos excepcionales se podría entender que la máxima *in dubio pro natura* es la única solución aceptable.

Esta última frase es justamente lo contrario de lo que la evaluación adecuada del artículo 6.3 de la Directiva Hábitats establece, en base al principio de cautela, al prohibir autorizar un plan o proyecto que pueda causar un perjuicio apreciable sobre un espacio Natura 2000, con la única salvedad de que se cumplan todos los requisitos del art. 6.4, en cuyo caso sí se permite autorizarlo, de manera excepcional. Por lo tanto, solo en casos excepcionales se supedita la máxima *in dubio pro natura* a la autorización de planes o proyectos con impacto negativo sobre la Red Natura.

Barcelona Regional considera poco probable que la Comisión Europea acepte esta ampliación en plena transición energética y con el objetivo de neutralidad marcado para 2050, no siendo posible planificar actualmente prescindiendo de la emergencia climática y la pérdida de biodiversidad global⁵³⁰.

⁵²⁷ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 10.

⁵²⁸ Comitè Assessor d'Infraestructures de l'Ajuntament de Barcelona (19 de marzo de 2025). *Ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*. Dictamen, p. 4.

⁵²⁹ Consell assessor d'infraestructures de Catalunya (2021). *El cas de l'aeroport de Barcelona...cit.*, p. 1.

⁵³⁰ Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport...cit.*, p. 89.

2.3 Adopción de las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000

2.3.1 Interpretación de la Comisión Europea y la jurisprudencia del TJUE

El tercer requisito del art. 6.4 de la Directiva Hábitats consiste en adoptar las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000. Si bien la Directiva Hábitats no define el concepto de medidas compensatorias⁵³¹, sí se introduce una definición en la ley estatal: “*son medidas específicas incluidas en un plan o proyecto, que tienen por objeto compensar, lo más exactamente posible, su impacto negativo sobre la especie o el hábitat afectado*” (art. 3.24 LPNB). Asimismo, añade que se adoptan durante el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas y de evaluación de impacto ambiental de proyectos (art. 46.5 LPNB).

En primer lugar, estas medidas son el último recurso (*ultima ratio*)⁵³², por lo que solo deben adoptarse cuando, a pesar de existir un impacto negativo en la integridad de la Red Natura 2000 conforme la evaluación del art. 6.3, se quiera seguir tramitando el plan o proyecto, habiendo justificado previamente la inexistencia de alternativas viables y la existencia de razones imperiosas de interés público de primer orden⁵³³.

Recordamos la diferencia entre los dos tipos de medidas contenidas en el artículo 6⁵³⁴:

- a) Las medidas correctoras o de mitigación: se aplican en el cumplimiento “normal” de las Directivas Hábitats y de las Aves, persiguen minimizar o eliminar los efectos negativos residuales que se deriven de la ejecución del proyecto sobre el lugar⁵³⁵, y forman parte integrante del propio proyecto o plan⁵³⁶.
- b) Las medidas compensatorias: son independientes y adicionales al proyecto, tienen como objetivo compensar los efectos negativos del proyecto en el hábitat o especie afectado para mantener la coherencia ecológica de la Red

⁵³¹ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 42, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 10.

⁵³² Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 42.

⁵³³ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 59.

⁵³⁴ El TJUE ha establecido esta distinción en las sentencias de 25 de julio de 2018 (asunto C-164/17), ap. 47, de 21 de julio de 2016 (asuntos acumulados C-387/15 y C-388/15), ap. 48 y 64, y de 7 de noviembre de 2018 (asuntos C-293/17 y C-294/17), ap. 125.

⁵³⁵ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 42.

⁵³⁶ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 10.

Natura, y sólo pueden plantearse al aplicar la vía excepcional del artículo 6.4 de la Directiva Hábitats⁵³⁷.

Por otra parte, las medidas compensatorias deben ser las necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura, lo cual exige tener en cuenta dos principios: (1) el principio de proporcionalidad (garantizar que las medidas compensatorias se refieran a los hábitats y las especies en proporciones comparables a los efectos perjudiciales ocasionados en el lugar, desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo⁵³⁸), y (2) el principio de funcionalidad ecológica (garantizar unas funciones ecológicas comparables a las que habían justificado la selección del lugar de la Red Natura 2000, como sería el caso de una ZEPA que es zona de descanso de especies de aves migratorias⁵³⁹).

La compensación tiene algunas trabas: (1) implica que existe una especie de derecho a dañar el medio ambiente, el cual es compensado, (2) es complicado objetivar los valores ambientales que deben ser compensados, especialmente si se trata de funciones o dinámicas, en lugar de elementos que se puedan singularizar, y (3) para que la compensación logre los resultados esperados y se puedan verificar de manera efectiva, pueden transcurrir décadas⁵⁴⁰.

La Comisión⁵⁴¹ considera “*evidente*” que la importancia del lugar para la coherencia de la Red Natura depende de los objetivos de conservación del lugar, el número y la situación de los hábitats y las especies que se encuentran en el mismo, y el papel del lugar para garantizar la distribución geográfica en relación con la distribución natural de las especies y los hábitats.

En consecuencia, las medidas compensatorias del plan o proyecto deberán abordar los dos principios antes referidos y estos criterios⁵⁴², enfocándose en que el lugar pueda continuar contribuyendo al mantenimiento del estado favorable de conservación de los hábitats naturales y las especies en la región biogeográfica en cuestión, lo cual se

⁵³⁷ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 42, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 10.

⁵³⁸ Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos...cit.*, p. 57.

⁵³⁹ Ibidem, p. 58.

⁵⁴⁰ García Ureta, A. M. (2023). La inadaptación del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental...cit., p. 9.

⁵⁴¹ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 12.

⁵⁴² Ibidem, p. 12.

traduce en mantener la coherencia global de la Red Natura⁵⁴³, concepto del cual se desprende que debe haber conectividad entre las zonas que la conforman⁵⁴⁴. Como se ha mencionado anteriormente, la finalidad de la conectividad es evitar el efecto barrera o la fragmentación de los hábitats, ya que limita el desplazamiento de las especies y aislando a sus poblaciones⁵⁴⁵. Los corredores ecológicos o biológicos aseguran la conectividad entre los espacios Natura 2000, asegurando el movimiento de los individuos y, en consecuencia, la coherencia de la red⁵⁴⁶. Sin embargo, en la práctica, la mayor parte de la Red Natura 2000 es una colección de sitios aislados⁵⁴⁷.

En concreto, puede considerarse que se garantiza la coherencia global de la Red Natura, por analogía⁵⁴⁸, (1) cuando las medidas de compensación cubren los objetivos que motivaron la designación del lugar, conforme los apartados 1 y 2 del art. 4 de la Directiva Aves, (2) cuando estas medidas cumplen la misma función en la misma ruta migratoria, y (3) cuando los lugares que constituyen la medida son accesibles indiscutiblemente para las aves que normalmente habitan el lugar afectado por el proyecto. Por ejemplo, si una ZEPA que tiene como función específica ser área de descanso de especies de aves migratorias, se ve afectada negativamente por un proyecto, las medidas compensatorias deberán centrarse en esta función ecológica y recrear las condiciones necesarias para que las mismas especies dispongan de áreas de descanso adecuadas, correctamente ubicadas en su ruta migratoria y que sean accesibles, de manera realista, para las mismas especies⁵⁴⁹.

El primer párrafo del art. 6.4 establece la obligación de que las autoridades nacionales comuniquen a la Comisión Europea las medidas compensatorias adoptadas, aunque no especifica ni la forma ni el propósito de esta información.

⁵⁴³ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 13.

⁵⁴⁴ Sánchez González, J. (2022). *Objetivos de conservación y coherencia...cit.*, p. 11.

⁵⁴⁵ Ibidem, pp. 15-16.

⁵⁴⁶ Gallego Bernad, M. S. (2014). *La Red Natura 2000 en España. Régimen jurídico y análisis jurisprudencial*. SEO/BirdLife, 440 pp. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=701393>> [última consulta: 14 de junio de 2025], p. 346.

⁵⁴⁷ Verschuuren, J. (2010). Climate change: rethinking restoration in the European Union's Birds and Habitats Directives. *Ecological Restoration*, 28 (4), 431-439. Disponible en <<https://www.jstor.org/stable/43443291>> [última consulta: 10 de junio de 2025], p. 436. En inglés indica: "Natura 2000 in most parts of the EU is not a network but a collection of isolated sites".

⁵⁴⁸ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 12.

⁵⁴⁹ Ibidem, p. 13.

La Comisión⁵⁵⁰ afirma que no le corresponde a ella proponer las medidas compensatorias ni validarlas desde el punto de vista científico, y que la información aportada le debe permitir apreciar la forma en que se propone cumplir los objetivos de conservación del lugar. Además, aunque solo se obliga expresamente a comunicar las medidas compensatorias adoptadas, puede ser necesario facilitar datos sobre las alternativas estudiadas y sobre las razones imperiosas de interés público de primer orden que justifican la realización del plan o proyecto, si dichos elementos condicionaron la elección de las medidas compensatorias.

Por lo que respecta al momento de la notificación a la Comisión, debe ser una vez se hayan aprobado las medidas compensatorias, pero antes de su aplicación y, en todo caso, antes de ejecutar el plan o proyecto⁵⁵¹.

La Comisión Europea⁵⁵² pone varios ejemplos de medidas compensatorias, como recrear un hábitat favorable a la especie de ave afectada (siempre y cuando esté finalizada cuando el lugar afectado pierda su valor natural), añadir a la Red Natura un nuevo lugar de calidad comparable al original, restaurar o mejorar los hábitats existentes, o reintroducir especies.

Dicho todo esto, establece una serie de criterios a tomar en consideración para la elaboración de estas medidas:

- a) La integridad biológica del lugar se asocia a los objetivos ecológicos que motivaron la designación del espacio Natura 2000, por lo que, una vez identificada la integridad biológica que puede resultar afectada, se deben abordar los efectos de manera específica y a largo plazo, a través de las medidas compensatorias⁵⁵³. Nuevamente, se aplicará el principio de cautela o prevención, en caso de que haya incertidumbre sobre el carácter o la magnitud de los efectos perjudiciales, teniendo que evaluar los efectos según los supuestos más pesimistas.
- b) En base al principio de cautela, si las medidas no tienen garantías razonables de viabilidad y eficacia, no deben considerarse incluidas en el art. 6.4⁵⁵⁴.

⁵⁵⁰ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 50, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 21.

⁵⁵¹ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 21.

⁵⁵² Ibidem, p. 14.

⁵⁵³ Ibidem, pp. 15-16.

⁵⁵⁴ Ibidem, pp. 16-17.

- c) En la actualidad, es poco probable que la estructura y la función ecológica, y los hábitats y poblaciones de especies puedan reinstalarse en el mismo estado en el que se encontraban con anterioridad a los perjuicios⁵⁵⁵.
- d) Los coeficientes de compensación son fijados en cada supuesto, garantizando la efectividad de las medidas, y permitiéndose un coeficiente igual o inferior a 1:1 solo si se acredita que tendrán completa eficacia en la restauración de la estructura y funcionalidad en poco tiempo⁵⁵⁶.
- e) El área seleccionada para aplicar las medidas compensatorias (1) debe estar en la misma región biogeográfica (ZEC) o dentro del área de distribución natural, la ruta migratoria o la zona de hibernación de las aves (ZEPA), (2) debe proporcionar funciones comparables a las que justificaron los criterios de selección del lugar original (en particular, la adecuada distribución geográfica), y (3) debe tener o poder desarrollar las características específicas asociadas a la estructura y las funciones ecológicas de los hábitats y las poblaciones de especies⁵⁵⁷.

Las opciones preferentes son (1) ubicar la compensación dentro del lugar de la Red Natura afectado, (2) situarla fuera del lugar afectado pero dentro de una unidad topográfica o paisajística común (sea otro lugar perteneciente a la Red Natura o no, en cuyo caso se tendrá que designar como tal), y (3) fuera del lugar afectado y en otra unidad topográfica o paisajística, en cuyo caso también se tendrá que clasificar como lugar Natura 2000 si no forma parte de la misma (en los tres casos, bajo condición de que el lugar tenga los elementos necesarios para garantizar la coherencia ecológica y la funcionalidad de la Red Natura)⁵⁵⁸.

- f) Las medidas compensatorias se tienen que aplicar antes de que el lugar resulte irreversiblemente afectado⁵⁵⁹ y, en el caso de que se pierdan hábitats o especies protegidos en base al anexo II de la Directiva Hábitats o el anexo I de la Directiva Aves, no se deben permitir desfases⁵⁶⁰.
- g) Las medidas compensatorias requieren una fundamentación jurídica y financiera sólida para poder aplicarlas a largo plazo, además de tener que

⁵⁵⁵ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 17.

⁵⁵⁶ Ibidem, p. 18.

⁵⁵⁷ Ibidem, p. 18.

⁵⁵⁸ Ibidem, p. 19.

⁵⁵⁹ Ibidem, p. 19.

⁵⁶⁰ Ibidem, p. 20.

supervisarlas y mantenerlas antes de que se produzcan los efectos sobre los hábitats y las especies⁵⁶¹.

2.3.2 Medidas compensatorias propuestas por AENA

Según AENA⁵⁶², la aplicación de las medidas compensatorias inicialmente propuestas no comprometería la integridad de la ZEC, sino que mejoraría la conservación y la presencia de los HIC, así como la conectividad y coherencia del espacio, respetando los objetivos de conservación de los hábitats afectados.

Sin embargo, muchas de las medidas compensatorias propuestas por AENA ya deberían haberse implementado, habiéndose producido un reciclaje de medidas compensatorias incumplidas, proponiéndolas como nuevas⁵⁶³. Algunas de estas medidas reutilizadas son:

- a) La creación de un corredor litoral de interconexión Ricarda-Remolar y su restauración es una de las medidas de compensación incumplidas de la última ampliación aeroportuaria, y es urgente cumplirla, como demuestra el descenso del número de ejemplares de la mayor parte de organismos, entre ellas las aves, que habitan la zona⁵⁶⁴. Pues bien, AENA la vuelve a proponer como medida compensatoria de esta nueva ampliación⁵⁶⁵.
- b) La propuesta para compensar la pérdida de 47,4 hectáreas de *La Ricarda* consiste en extender la Red Natura unas 280 hectáreas, lo cual debería permitir reproducir esta laguna⁵⁶⁶. Esta ampliación representaría una ratio de compensación respecto a la afección real directa a HIC de 1:10,3, y respecto a la afección a la Red Natura de 1:6,2⁵⁶⁷. Ahora bien, si se resta el ámbito que coincide con la propuesta de la Generalitat de nuevos espacios Natura 2000, en respuesta al requerimiento de la Comisión Europea (de 1.091 hectáreas⁵⁶⁸), la extensión real que propone el promotor se reduciría a 54,18 hectáreas⁵⁶⁹, es

⁵⁶¹ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 20.

⁵⁶² AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 44.

⁵⁶³ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 29.

⁵⁶⁴ Ibidem, p 5.

⁵⁶⁵ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, ap. 5.2.2 y 5.3.

⁵⁶⁶ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 60.

⁵⁶⁷ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 3.

⁵⁶⁸ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 44.

⁵⁶⁹ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 61.

decir, que no es una compensación significativa real⁵⁷⁰. Como las medidas compensatorias son siempre adicionales, es inadmisibles proponer estas superficies que ya quedan protegidas por la normativa europea⁵⁷¹.

Se adjunta un primer mapa que ilustra la propuesta de ampliación de la ZEPA por parte de la Generalitat de Catalunya, en respuesta a la carta de emplazamiento de la Comisión Europea (**anexo 11**), un segundo mapa sobre la propuesta de AENA de extensión de la Red Natura como medida de compensación por la ampliación de la tercera pista (**anexo 12**), y un tercer mapa con la extensión real de esta propuesta de AENA, una vez suprimidas las áreas coincidentes con la propuesta de la Generalitat (**anexo 13**).

- c) Se propone también la recuperación del HIC prioritario 2270* (Dunas con bosques de *Pinus Pinea* y/o *Pinus Pinaster*)⁵⁷², que es otra medida compensatoria incumplida de la DIA de 2002.
- d) Se propone recuperar las poblaciones de orquídeas de *La Ricarda* para reintroducirlas en las nuevas zonas a restaurar, hacer el seguimiento y mejora de la calidad de los ecosistemas acuáticos de la nueva zona húmeda, y elaborar un mapa de vegetación en las nuevas zonas de compensación, prestando especial atención a las poblaciones de Trencadalla, orquídeas y hongos⁵⁷³. Pues bien, coinciden con otras dos medidas de compensación de la DIA: recuperar los hábitats (recoger, conservar y reintroducir las especies de flora y fauna de los espacios naturales afectadas en los nuevos espacios propuestos como compensación) y recrear los hábitats para compensar el impacto sobre los organismos acuáticos, en relación con la creación de nuevas zonas húmedas.
- e) Finalmente, AENA vuelve a proponer la creación de una nueva zona húmeda⁵⁷⁴, lo cual requeriría expropiar hectáreas de suelo agrícola productivo y que ya se contempló en la DIA. Como se ha comentado, solo se compensó con la creación de 1 hectárea. Esta expropiación, además, agudizaría la modificación del mosaico agroambiental del delta⁵⁷⁵.

En relación con esta última medida, la reposición de la superficie afectada de la laguna *La Ricarda* (se supone que se conservaría el sector sur de la desembocadura y, en

⁵⁷⁰ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 44.

⁵⁷¹ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 63.

⁵⁷² AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, ap. 5.2.3.2.

⁵⁷³ Ibidem, p. 3-4.

⁵⁷⁴ Ibidem, ap. 5.2.3.1.

⁵⁷⁵ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 5.

consecuencia, el HIC prioritario de lagunas costeras⁵⁷⁶) se proyecta en dos posibles ubicaciones, sin contemplar la conexión de la nueva laguna con el mar⁵⁷⁷:

i. Nueva laguna en la zona del *Remolar-Filipines*⁵⁷⁸:

Se alimentaría de agua de dos canales de riego y drenaje cercanos a esta zona húmeda, que principalmente aportan agua del acuífero superficial⁵⁷⁹. La alimentación de la nueva laguna disminuiría la aportación al tramo final de la riera de Sant Climent (donde ahora se vierten), que es otro hábitat protegido, esta agua tiene un déficit de calidad considerable, en épocas secas no se aporta agua a las lagunas y el uso intensivo de esta agua interaccionando con el acuífero superficial, podría provocar su salinización. La CUADLL sugiere compensar este déficit de calidad con una aportación de aguas regeneradas de mejor calidad que la de los canales⁵⁸⁰.

ii. Reposición a unos 250-300 metros de la laguna *La Ricarda*⁵⁸¹:

En este supuesto, las aportaciones de agua provendrían de los canales pluviales cercanos, que son aguas usadas para el regadío y que, por lo tanto, pueden contener nutrientes (provocaría una mayor eutrofización), además de estar próximos al mar (elevaría su salinidad)⁵⁸². En cuanto a su cantidad, también sería baja, como la actual laguna, lo cual requeriría de una aportación externa para garantizar su balance hídrico.

En cualquier caso, se debe conectar la laguna con el mar, para que su funcionalidad ecológica sea lo más similar posible a *La Ricarda*⁵⁸³.

El Ayuntamiento del Prat⁵⁸⁴, en vistas a los informes citados y a la propuesta de la Generalitat de ampliar la Red Natura, concluye que no hay espacio sobre el cual construir una nueva laguna porque no existe espacio físico viable en el Delta del Llobregat, más allá de los espacios ya protegidos o del Parque Agrario⁵⁸⁵. Recuerda que

⁵⁷⁶ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, p. 65.

⁵⁷⁷ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 43.

⁵⁷⁸ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, pp. 61-63.

⁵⁷⁹ Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 22.

⁵⁸⁰ Ibidem, p. 23.

⁵⁸¹ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, pp. 62-64.

⁵⁸² Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico...cit.*, p. 23.

⁵⁸³ Ibidem, p. 24.

⁵⁸⁴ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 7.

⁵⁸⁵ Precisamente, la nueva propuesta incluye renaturalizar 250 hectáreas de terreno agrícola.

es la principal reserva de biodiversidad y el principal espacio de producción agrícola del Área Metropolitana de Barcelona, y recomienda desestimar la ampliación aeroportuaria, cumplir con las obligaciones incumplidas de la DIA y adoptar nuevas medidas⁵⁸⁶, en especial la restauración de aportaciones de agua y el balance hídrico, así como la conexión biológica de *La Ricarda* con la zona *Remolar-Filipines*⁵⁸⁷.

Por otra parte, destaca la falta de concreción sobre cómo se hará la aportación de agua a la laguna, sobre la calidad de la misma, no indica cómo recuperar el buen estado ecológico de la misma, ni menciona las medidas de restauración de los ecosistemas acuáticos del delta. El informe de FEHM⁵⁸⁸ advierte que “*Podría darse la paradoja que se utilicen fondos públicos para restaurar la laguna de La Ricarda que después sería destruida por la ampliación del Aeropuerto*”. Y, precisamente, AENA propuso mantener parcialmente la laguna *La Ricarda* (solo el sector sur de la laguna), para conservar el HIC prioritario de Lagunas costeras, la población de Trencadalla y las rutas ornitológicas, alimentándola mediante el agua de los bombeos del aeropuerto (unos 700 m³/día)⁵⁸⁹.

2.4 Consulta previa a la Comisión Europea

Debe diferenciarse entre dos comunicaciones a la Comisión Europea incorporadas en el art. 6.4 de la Directiva Hábitats⁵⁹⁰:

- a) La información *a posteriori* de las medidas compensatorias adoptadas (primer párrafo del art. 6.4 Directiva Hábitats y art. 1 de la Orden AAA/2231/2013).
- b) La consulta previa que acredite la concurrencia de las razones imperiosas de interés público de primer orden alegadas (segundo párrafo del art. 6.4 Directiva Hábitats y art. 2 de la Orden AAA/2231/2013).

La consulta previa debe realizarse obligatoriamente cuando⁵⁹¹ (1) existen conclusiones negativas en la evaluación previa del plan o proyecto, (2) afecta a un lugar que alberga algún hábitat natural o especie calificada como prioritaria, y (3) se alegan razones imperiosas de interés público de primer orden distintas a la salud humana, la seguridad

⁵⁸⁶ Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados...cit.*, p. 8.

⁵⁸⁷ Ibidem, p. 9.

⁵⁸⁸ FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda...cit.*, p. 29.

⁵⁸⁹ AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto...cit.*, ap. 5.2.3.1.1.

⁵⁹⁰ STSJ de Madrid de 1 de julio de 2008.

⁵⁹¹ STS de 29 de noviembre de 2006.

pública o consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente. En caso de no hacer esta consulta previa, el acuerdo estaría viciado de nulidad.

La Comisión Europea⁵⁹² interpreta que su dictamen se debe centrar en los valores ecológicos que pueden resultar afectados por el plan o proyecto y en la pertinencia de las razones imperiosas planteadas, haciendo el balance entre ambos intereses, y debe incluir una evaluación de las medidas compensatorias. Esta evaluación debe incluir un análisis científico y económico, así como un examen de la necesidad y proporcionalidad del plan o proyecto en relación con la razón justificada⁵⁹³. En definitiva, la Comisión interviene como órgano consultivo, opinando sobre la concurrencia de los requisitos que permiten ejecutar el plan o proyecto⁵⁹⁴.

Por lo tanto, la Comisión Europea intervendrá previamente a la aprobación del Plan Director (conforme el art. 46 de LPNB y el art. 2 de la Orden), aunque su dictamen previo no tiene efectos jurídicos vinculantes⁵⁹⁵, a pesar de constituir un requisito procedimental necesario⁵⁹⁶. Considera “lógico” que, si las autoridades nacionales toman una decisión alejada de su dictamen, argumenten el motivo y, de ser necesario, podría emprender las acciones legales oportunas contra la ejecución del plan o proyecto, en base al Derecho Comunitario⁵⁹⁷, mediante la apertura de un procedimiento por incumplimiento contra el Estado⁵⁹⁸.

Visto todo el procedimiento, se adjunta como **anexo 14** un esquema sobre el procedimiento previsto en los apartados 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitats.

Como *La Ricarda* alberga dos HIC prioritarios (pinares sobre dunas y lagunas litorales) que resultarían perjudicados, si la autoridad nacional considera que no existen alternativas viables con menor impacto ambiental y estudia el segundo requisito de la vía excepcional, en el caso de invocar “*otras razones imperiosas de interés público de primer orden*”, deberán ser consultadas dichas razones, con carácter previo, a la

⁵⁹² Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 52, y Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 24.

⁵⁹³ Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6...cit.*, p. 52.

⁵⁹⁴ Aguado Puig, A. (2020). *Red Natura 2000: un análisis jurídico...cit.*, p. 9.

⁵⁹⁵ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 24.

⁵⁹⁶ Tornos abogados (2021). *Anexo VI. Nota en relación con el análisis...cit.*, p. 11.

⁵⁹⁷ Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del...cit.*, p. 24.

⁵⁹⁸ Serrano Paredes, O. (2012). *Red Natura 2000: Régimen de intervención...cit.*, p. 9.

Comisión Europea⁵⁹⁹, tal y como exige el segundo párrafo del art. 6.4 de la Directiva Hábitats y el art. 46.6 de LPNB.

En definitiva, será necesaria la comunicación previa a la Comisión Europea, antes de iniciar cualquier tramitación ambiental (es decir, antes de aprobar el plan o proyecto), justificando la nueva ampliación aeroportuaria, acreditando que se han cumplido las medidas exigidas por la DIA de 2002 todavía no implementadas, y proponiendo nuevas medidas compensatorias y, la Comisión, por su parte, deberá elaborar un dictamen para determinar si la ampliación está correctamente justificada y respeta la normativa ambiental, conforme los principios de cautela y de acción preventiva⁶⁰⁰.

⁵⁹⁹ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 57.

⁶⁰⁰ Tornos abogados (2021). *Anexo VI. Nota en relación con el análisis...cit.*, p. 13.

VII. Trámites para materializar la propuesta de ampliación

A grandes rasgos, los trámites que se deberán seguir hasta ejecutar las obras propuestas (con un horizonte mínimo de 10 años), son los siguientes⁶⁰¹:

- a) Programación de la ampliación aeroportuaria en el Documento de Regulación Aeroportuaria.
- b) Revisión del Plan Director aeroportuario.
- c) Modificación del planeamiento territorial y del Plan General Metropolitano.
- d) Aprobación del Plan especial del aeropuerto.
- e) Aprobación del proyecto ejecutivo y la Declaración de Impacto Ambiental.
- f) Licitación, concurso y adjudicación de las obras.
- g) Ejecución de las obras y la compatibilización con la actividad aeroportuaria.

Actualmente, nos hallamos en la fase de estudios previos y de análisis de las alternativas por parte del promotor⁶⁰². El siguiente paso de cara a la ampliación de la tercera pista, es alcanzar un compromiso del territorio con el proyecto porque para obtener una tramitación favorable frente la Comisión Europea se necesita la intención del apoyo de las instituciones implicadas⁶⁰³, que son las actuaciones que se están empezando a movilizar en el momento de entregar este trabajo.

Una vez hecha la manifestación de compromiso, se dará inicio al procedimiento mediante la programación de la ampliación aeroportuaria en el Documento de Regulación Aeroportuaria III (período 2027-2031)⁶⁰⁴, que es el instrumento que establece las obligaciones concretas derivadas del sector aeroportuario español, por períodos quinquenales⁶⁰⁵ y, por lo tanto, las condiciones que vinculan a AENA⁶⁰⁶. En la actualidad, está vigente el DORA II (período 2022-2026)⁶⁰⁷, el cual no contempla la ampliación de la pista.

⁶⁰¹ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 10.

⁶⁰² AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, p. 53.

⁶⁰³ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 8.

⁶⁰⁴ Ibidem, p. 9.

⁶⁰⁵ Ibidem, p. 10.

⁶⁰⁶ Ibidem, p. 7.

⁶⁰⁷ Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Secretaría General de Transportes y Movilidad Dirección General de Aviación Civil (última consulta: 14 de junio de 2025). *Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026*. Disponible en <https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/dora_2022-2026.pdf>.

Como se quiere empezar a tramitar la ampliación aeroportuaria cuanto antes, AENA deberá iniciar el periodo de consultas con las asociaciones representativas de usuarios sobre su propuesta del DORA III antes del 1 de enero de 2026. Además, deberá haber aprobado el nuevo documento antes del 30 de septiembre de 2026 o, en caso contrario, dispondría de un año más de margen (ya que se prorrogaría el DORA II). Es decir, AENA todavía tiene margen para alcanzar la manifestación de compromiso que facilite el posterior periodo de consultas con las asociaciones representativas de usuarios y garantice la inclusión de la ampliación aeroportuaria en 2026.

Una vez programada la ampliación en el DORA, se tendría que aprobar o revisar el Plan Director aeroportuario, efectuando una Evaluación Ambiental Estratégica⁶⁰⁸, para dar cobertura a las obras previstas en el DORA⁶⁰⁹.

Como se produce una modificación sustancial del contenido del Plan Director porque se prevé la modificación de elementos estructurantes del campo de vuelos del aeropuerto (art. 7 del Real Decreto 2591/1998), se puede revisar el plan, en lugar de aprobar uno nuevo⁶¹⁰.

En cuanto a la modalidad de EAE que se tendrá que tramitar, sería la ordinaria porque sujeta (1) los planes que afectan a espacios Red Natura 2000 (art. 6.1.b LEA), y (2) los planes que establecen el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a EIA y se refieran al transporte (art. 6.1.a LEA), como es el caso del Plan Director aeroportuario de El Prat⁶¹¹.

Para averiguar qué proyectos deben ser objeto de EIA ordinaria (a efectos de sujeción a EAE ordinaria), el art. 7.1 LEA fija el ámbito de aplicación de la EIA, remitiéndose a los proyectos incluidos en el anexo I de la LEA que alcancen ciertos umbrales de magnitud o dimensiones, entre los cuales se encuentran los proyectos de aeropuertos “con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud igual o superior a 2.100 metros”. En definitiva, el proyecto de ampliación aeroportuaria estaría sujeto a EIA ordinaria y, en consecuencia, al revisar el Plan Director, se tendría que tramitar una EAE ordinaria.

Hecho este matiz, la revisión del Plan Director debería seguir los siguientes trámites:

⁶⁰⁸ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 9.

⁶⁰⁹ AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, p. 20.

⁶¹⁰ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 38.

⁶¹¹ Ibidem, p. 66.

- 1) El promotor del Plan Director (AENA), remite un borrador del plan, una solicitud de aprobación del mismo y una petición de inicio de una Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria⁶¹², junto con el documento inicial estratégico⁶¹³ a la Dirección General de Aviación Civil (art. 5 bis.1 del Real Decreto 2591/1998).
- 2) La Dirección General de Aviación Civil, como órgano competente para tramitar la aprobación de los planes directores aeroportuarios de AENA y de sus EAE (art. 5.3 del Real Decreto 2591/1998), traslada al órgano ambiental la solicitud de inicio y la documentación aportada (art. 5 ter.1 del Real Decreto 2591/1998).
- 3) El órgano ambiental (la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico⁶¹⁴) somete este borrador del plan y el documento inicial estratégico a consultas de las administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas, que se pronuncian en el plazo de 30 días hábiles desde la recepción (art. 19.1 LEA).
- 4) El órgano ambiental elabora y remite a AENA y a la Dirección General de Aviación Civil, el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, junto con las respuestas a las consultas (apartados 2 y 3 del art. 19 LEA), que se ponen a disposición del público a través de la sede electrónica del órgano ambiental y del Ministerio de Fomento, así como en la página web de AENA (art. 5 ter.3 del Real Decreto 2591/1998).
- 5) En el plazo máximo de 9 meses, desde la recepción del documento de alcance, AENA elabora la versión inicial del Plan Director y el estudio ambiental estratégico, teniendo en cuenta el documento de alcance del órgano ambiental y las indicaciones de la Dirección General de Aviación Civil, a la cual se lo remite (art. 5 ter.3 del Real Decreto 2591/1998).
- 6) Este estudio⁶¹⁵ debe incluir la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar e incluyendo los impactos, las medidas preventivas, correctoras y compensatorias (art. 8.5 LEA). En el caso de acreditar que existe un perjuicio para la integridad de la red, AENA debe justificar que no existen alternativas y que concurren razones imperiosas de interés público de primer orden⁶¹⁶, y se

⁶¹² El art. 18 LEA regula la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria.

⁶¹³ Los requisitos de este documento están establecidos en el art. 29.1 de la Ley de Evaluación Ambiental.

⁶¹⁴ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 67.

⁶¹⁵ Regulado en los arts. 20 y 21.1 LEA.

⁶¹⁶ Reguladas en el art. 46, ap. 5, 6 y 7 LPNB.

requiere un acuerdo del Consejo de Ministros que declare la concurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden, al tratarse de un plan que debe ser aprobado por la Administración General del Estado (art. 46.5.b LPNB).

- 7) El Ministerio de Fomento somete esta versión inicial del Plan Director, acompañado del estudio ambiental estratégico, a información pública de, como mínimo, 45 días hábiles, previo anuncio en el BOE o diario oficial correspondiente y, si corresponde, a su sede electrónica (art. 5 ter.4 Real Decreto 2591/1998 y art. 21.2 LEA).

Simultáneamente, el órgano substantivo debe someterlo a consulta de las administraciones públicas afectadas⁶¹⁷, y de las personas interesadas previamente consultadas, así como a las asociaciones representativas de usuarios del sector⁶¹⁸ (art. 5 ter.4 Real Decreto 2591/1998). También, simultáneamente, se solicitarán informes al Ministerio del Interior y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en el ámbito de sus competencias (art. 5 ter.5 Real Decreto 2591/1998).

Finalmente, se solicita preceptivamente el informe al departamento competente en materia de medio ambiente de la Generalitat (disposición adicional séptima, ap. 2 LEA).

- 8) Consulta previa a la Comisión Europea por otras razones imperiosas de interés público de primer orden que justifiquen la adopción de medidas compensatorias⁶¹⁹: se remite (1) resumen o versión preliminar del Plan Director, (2) el estudio ambiental estratégico⁶²⁰ del plan, que contendrá la evaluación adecuada de los impactos significativos sobre los tipos de hábitat y especies de interés comunitario de carácter prioritario, de las alternativas contempladas y la justificación de la elección de la alternativa seleccionada, y (3) el proyecto de medidas compensatorias (con calendario de aplicación). Esta es la consulta previa prevista en el segundo párrafo del art. 6.4 de la Directiva Hábitats.
- 9) El promotor del Plan Director remite a la Dirección General de Aviación Civil, en el plazo de 3 meses, una propuesta final de Plan Director que se incorpora el

⁶¹⁷ En todo caso, las que tengan competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo, así como de protección del medio ambiente, afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

⁶¹⁸ Esto es, asociaciones nacionales e internacionales que estén integradas por compañías aéreas que representen un volumen significativo de tránsito a España, y las 15 principales compañías por volumen de pasajeros si no estuvieran representadas por las mismas.

⁶¹⁹ Procedimiento regulado en el art. 2 de la Orden AAA/2231/2013, de 25 de noviembre.

⁶²⁰ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 70.

contenido del estudio ambiental estratégico, la valoración del resultado de la información pública y las consultas o informes, y un resumen sobre la integración de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, y de cómo se ha tomado en consideración el resultado de los informes y las consultas (art. 5 ter.7 Real Decreto 2591/1998 y art. 23 LEA).

- 10) La Dirección General de Aviación Civil remite al órgano ambiental el expediente de EAE ordinaria completo (art. 24.1 LEA), a efectos de que formule la Declaración Ambiental Estratégica. Y, antes de su aprobación, como se trata de un aeropuerto integrado en la red de AENA, la Dirección General de Aviación Civil remite la propuesta del Plan Director al Comité de Coordinación Aeroportuaria correspondiente, el cual debe emitir su informe en el plazo de 30 días hábiles (que será valorado por la Dirección General remitente) (art. 5 ter.8 y art. 9 Real Decreto 2591/1998).
- 11) El órgano ambiental formula la Declaración Ambiental Estratégica (DAE)⁶²¹, en el plazo de 4 meses desde la recepción del expediente completo, que es un informe preceptivo y determinante (no vinculante). Posteriormente, se publica en el BOE o diario oficial correspondiente, en el plazo de los 10 días hábiles desde su formulación. En cuanto a su contenido, debe resumir el procedimiento (incluyendo los resultados de la información pública y las consultas, y las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el plan que finalmente se apruebe).
- 12) La Dirección General de Aviación Civil requiere al promotor para que integre el contenido de la DEA en el Plan Director y se lo remita en el plazo de 30 días (art. 5 quáter.2 Real Decreto 2591/1998 y art. 26.1 LEA), y esta enviará la propuesta de resolución a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (art. 5 quáter.3 Real Decreto 2591/1998).
- 13) Aprobación del Plan Director por el Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y publicación en el BOE (art. 5 quáter.4 Real Decreto 2591/1998). La aprobación del Plan Director, como se trata de un aeropuerto de interés general, llevará implícita la declaración de utilidad pública de los bienes de titularidad privada comprendidos

⁶²¹ Regulada en el art. 25 LEA.

dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, a efectos expropiatorios (art. 6 Real Decreto 2591/1998).

La EAE del Plan Director es determinante a la hora de valorar las afectaciones a la Red Natura y las eventuales compensaciones propuestas por AENA, siendo en el contexto de esta evaluación ambiental donde se efectúa la evaluación adecuada de los apartados 3 y 4 del art. 6⁶²².

Una vez revisado el Plan Director y, por lo tanto, realizada la EAE (donde se determinará si procede o no de ocupar la Red Natura, en base al art. 6.4 de la Directiva Hábitats), los siguientes pasos consistirán en adaptar el planeamiento urbanístico general y territorial, y después, el planeamiento urbanístico derivado. En la adaptación del planeamiento urbanístico y territorial, “*las infraestructuras de titularidad estatal en cuya planificación sectorial se haya realizado la evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en esta ley*”, no será necesario volver a llevar a cabo una evaluación ambiental, excepto que se valoren aspectos que no fueron específicamente estudiados en la misma (disposición adicional sexta LEA).

Una vez modificado el planeamiento general y territorial, el instrumento de planeamiento derivado adecuado para desarrollar las previsiones del Plan Director aeroportuario es el plan especial (o instrumento equivalente), el cual tiene que incluir las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre (art. 166.2 de la Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social⁶²³ y arts. 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre). Este plan especial de ordenación del espacio aeroportuario lo formula el gestor, y se tramita y aprueba por la administración urbanística competente (art. 9 del Real Decreto 2591/1998). También es previsible que no se realice otra evaluación ambiental, a menos que se analicen nuevos elementos no incluidos en la tramitación del Plan Director⁶²⁴.

Finalmente, se materializaría el proyecto de la actividad, instalación o infraestructura (como las obras de ampliación de la tercera pista), debiendo tramitar una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) dentro del procedimiento sustantivo de autorización o

⁶²² Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 91.

⁶²³ Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 315, de 31/12/1996).

⁶²⁴ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 81.

aprobación del proyecto⁶²⁵. Recordamos que este proyecto está incluido en el anexo I de la LEA y, en consecuencia, estaría sujeto a EIA ordinaria (regulado en los arts. 39 y siguientes LEA).

De este procedimiento, destacamos algunos trámites, por la relevancia que pueden tener para la Red Natura y por la participación de las Administraciones Públicas:

- 1) El promotor elabora un estudio de impacto ambiental, en el cual incluirá un apartado específico sobre la evaluación de las repercusiones del proyecto sobre los espacios Red Natura 2000, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar, incluyendo los impactos, las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, y su seguimiento (art. 35 LEA).
 - a) Si existe un perjuicio para la integridad de la Red Natura, el promotor justificará documentalmente que no existen alternativas, y también la concurrencia de las razones imperiosas de interés público de primer orden.
 - b) Si el proyecto puede causar una modificación hidromorfológica en una masa de agua (superficial o subterránea), a largo plazo, que pueda impedir alcanzar su buen estado o potencial, o pueda deteriorarlo, se incluirá en otro apartado la evaluación de estas repercusiones a largo plazo.
 - c) Debe incluir un programa de vigilancia ambiental.
- 2) Antes de elaborar este estudio, el promotor tiene la opción de solicitar al órgano ambiental el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, que viene a ser información sobre cómo redactar el estudio de impacto ambiental⁶²⁶. Pues bien, antes de redactar este documento de alcance, el órgano ambiental debe consultar a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, las cuales dispondrán de un plazo de veinte días hábiles para pronunciarse (art. 34 LEA).
- 3) La EIA ordinaria finaliza con la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental del órgano ambiental, con naturaleza de informe preceptivo y determinante⁶²⁷, en la cual se analizan los efectos significativos del proyecto sobre los diferentes factores ambientales analizados y establece las condiciones

⁶²⁵ Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic...cit.*, p. 64.

⁶²⁶ Ayllón Díaz-González, J. M. (2022). Lección 11. Instrumentos de prevención y control...cit., p. 341.

⁶²⁷ Igual que la DEA en la EAE ordinaria.

en las cuales debe llevarse a cabo el proyecto, incorporando, en su caso, las medidas preventivas, correctoras o compensatorias adecuadas (art. 41 LEA).

- a) La DIA debe contener un programa de vigilancia ambiental y puede prever la creación de una comisión de seguimiento, para controlar el proyecto durante su puesta en marcha⁶²⁸. De hecho, como la EIA es aplicable durante el funcionamiento del proyecto, en el sentido de que se debe someter a los parámetros marcados, el promotor tendrá que ejecutar el programa de vigilancia y seguimiento ambiental presentado en el estudio de impacto ambiental.
- b) Si, tras la evaluación adecuada del art. 6.3 de la Directiva Hábitats, el órgano ambiental concluye que el proyecto puede causar perjuicios al espacio Natura 2000, el órgano sustantivo no debe aprobar el proyecto (art. 46.4 LPNB). Sin embargo, si decide llevar a cabo el proyecto, a pesar del impacto ambiental, se deberán cumplir todos los requisitos del art. 6.4 de dicha directiva⁶²⁹, y la DIA habrá de incorporar medidas compensatorias para garantizar la coherencia global de la Red Natura (art. 46.5 y 6 LPNB y disposición adicional 7 LEA), informando a la Comisión Europea sobre las mismas.
- c) Si el proyecto puede afectar de forma apreciable a especies incluidas en los anexos II o IV LPNB, y que son consideradas "en peligro de extinción" en los Catálogos de Especies Amenazadas (estatal o autonómico), la autorización sustantiva se tendrá que denegar, a menos que no existan alternativas, concurren imperiosas razones de interés público y se adopten medidas compensatorias (art. 46.7 LPNB)⁶³⁰. Este es el caso del Avetoro común, la Cerceta pardilla y la Focha moruna, especies de *La Ricarda* que están catalogadas como "en peligro de extinción" en Cataluña.
- d) Como la DIA es un acto de trámite, no puede ser recurrida⁶³¹, sin perjuicio de los recursos que procedan contra el acto del órgano sustantivo que autorice o apruebe el proyecto (art. 41.4 LEA).

⁶²⁸ Ayllón Díaz-González, J. M. (2022). Lección 11. Instrumentos de prevención y control...*cit.*, p. 344.

⁶²⁹ Se puede consultar el análisis de los apartados 3 y 4 del artículo 6 en el apartado VI.

⁶³⁰ Ayllón Díaz-González, J. M. (2022). Lección 11. Instrumentos de prevención y control...*cit.*, p. 346.

⁶³¹ Ibidem, p. 346.

VIII. Conclusiones

Tras analizar la principal normativa y jurisprudencia aplicable, las guías interpretativas elaboradas por la Comisión Europea, y la documentación facilitada, hasta la fecha, por AENA y el Ayuntamiento de El Prat del Llobregat, se pueden formular una serie de conclusiones en relación con la propuesta inicial de ampliación de la tercera pista del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

Primera. AENA propone extender 500 metros la tercera pista (24L/06R) del aeropuerto Barcelona-El Prat hacia el este, invadiendo la laguna *La Ricarda*. El motivo radica en que este aeropuerto necesita una pista con longitud suficiente para permitir el despegue de todas las aeronaves de buque ancho (*Wide Body*) de largo radio y, de esta manera, eliminar los Despegues No Preferentes por la pista principal, la cual está configurada exclusivamente para los aterrizajes. El objetivo es operar con la capacidad de 90 operaciones/hora prevista en la DIA de 2002. Este mes de junio, se ha anunciado que la nueva propuesta consiste en extender 500 metros la pista mar, reduciendo el impacto ambiental sobre *La Ricarda* y afectando una pequeña parte del sector de *El Remolar*.

Segunda. *La Ricarda* es una zona húmeda con unas características particulares de hidromorfología, por ser una zona de transición entre los sistemas de agua dulce y el mar. Esta laguna se ubica en el Delta del Llobregat, que está protegido por los instrumentos jurídicos de máxima protección ambiental. Acotándolo a *La Ricarda*, esta laguna forma parte de una reserva natural parcial (*La Ricarda-Ca l'Arana*), está incluida en el PEIN del Delta del Llobregat y se encuentra en un espacio Red Natura 2000, al haber sido declarada como ZEC (porque contiene dos HIC prioritarios, 2770* y 1150*, y dos HIC no prioritarios, 1320 y 1410, incluidos en el anexo I de la Directiva Hábitats, además de una especie de flora de interés comunitario, la *Trencadalla*, del anexo II de la misma directiva) y también como ZEPA (porque se encuentran especies de aves del anexo 1 de la Directiva Aves y especies migratorias con presencia regular en su territorio). Adicionalmente, a nivel autonómico, la *Trencadalla* está catalogada como “vulnerable”, y algunas especies de aves del anexo 1 de la Directiva Aves también están catalogadas como “vulnerables” o “en peligro de extinción” en Cataluña.

Tercera. En cumplimiento de los principios comunitarios de prevención y precaución, hay que tomar en consideración una serie de antecedentes, de cara a la aprobación de una nueva ampliación aeroportuaria, con el fin de evitar los mismos errores.

- I. En primer lugar, se han incumplido numerosas medidas impuestas por la DIA de 2002, relativa a la última ampliación aeroportuaria. Por una parte, se han incumplido medidas de protección (de hidrología superficial y subterránea, y de protección de la vegetación y la fauna), como la insuficiente aportación artificial de agua a la laguna *La Ricarda*, la tala de unas 8,4 hectáreas del HIC prioritario 2770* en el sector de *La Ricarda* (que no han sido compensadas), y no consta ningún seguimiento de los efectos de la contaminación lumínica sobre los humedales protegidos derivada de la construcción de los sistemas de aproximación. Por otra parte, se han incumplido medidas compensatorias: no se ha creado el corredor litoral entre las dos reservas naturales parciales del delta, la creación de zonas húmedas como compensación por las zonas eliminadas es insuficiente, y se tiene que remarcar que la mayoría de las aves que se seleccionaron en la DIA como indicadores de efectividad de las medidas compensatorias, han desaparecido de *La Ricarda*, sin que se haya cumplido ninguno de los objetivos, lo cual demuestra el insuficiente seguimiento o vigilancia ambiental, y la ineffectividad de las medidas adoptadas.
- II. Estos incumplimientos de la DIA han tenido un impacto ambiental negativo sobre el Delta del Llobregat y, en concreto, sobre *La Ricarda*: (1) impacto negativo, directo, diseminado y permanente en el nivel piezométrico del acuífero superficial y en el balance de masa del sistema de acuíferos del Delta del Llobregat, (2) impacto negativo, directo, irreversible y permanente de salinización y pérdida del recurso hídrico por el bombeo constante y masivo de la Terminal 1, (3) impacto permanente pero reversible sobre el balance hídrico de *La Ricarda*, puesto que quedó prácticamente aislada de la alimentación de agua dulce de la que disponía antes de la ampliación, estando actualmente clasificada la masa de agua superficial en mal estado, (4) impacto lumínico permanente e irreversible sobre los espacios naturales inmediatos, (5) impacto permanente sobre la superficie de los hábitats de conservación prioritaria del Delta del Llobregat y a las especies orníticas que motivaron la declaración de la ZEPA, como consecuencia de la implantación de los sistemas de aproximación de las dos cabeceras de la tercera pista, y de su gestión y mantenimiento, así como (6) impacto permanente e irreversible sobre las aves, al haber implementado un Programa de gestión preventiva del riesgo de colisión con aves, en relación con el funcionamiento de la tercera pista, que ha alterado la capacidad de acogida de la laguna para determinadas especies de aves acuáticas, desplazándose a otras áreas desprotegidas.

- III. La Comisión Europea emitió una carta de emplazamiento a España, en fecha 18 de febrero de 2021, por incumplir la Directiva Hábitats y la Directiva Aves. En relación con la ampliación aeroportuaria, destaca la infracción del art. 6.4 de la Directiva Hábitats, por no ejecutar las medidas compensatorias que garantizarían la coherencia global de la Red Natura 2000, causando un impacto negativo sobre la ZEPA del Delta del Llobregat.
- IV. En cuarto lugar, debe cogerse como referente el caso fallido de la laguna de Cal Tet, creada como compensación por la pérdida de hábitats naturales asociada al desvío del río Llobregat. Esta laguna estaba mal diseñada y se produjo una mala gestión, creándose sin conexión al mar (como las dos propuestas de recreación de la laguna *La Ricarda*) y se alimentaba de tres posibles entradas de agua, de mala calidad. El grupo de investigación FEHM advierte que la evolución de la nueva laguna sería similar a la de Cal Tet, augurando el fracaso de esta medida compensatoria, lo cual derivaría en otra laguna eutrófica, sin valor hidrológico ni biodiversidad. Afirma que *La Ricarda* tiene un "*papel fundamental e insustituible en la provisión de funciones y servicios ecosistémicos esenciales*" en el delta, porque regula el sistema hídrico deltaico, y tiene un papel esencial en la conectividad ecológica del delta, y que el ecosistema de *La Ricarda* es único y no puede ser reproducido en ningún otro lugar del Delta, al disponer de unos valores y funcionalidad propio. En definitiva, se opone a la destrucción de la laguna y la recreación de otra laguna artificial separada del mar, para evitar el colapso de los ecosistemas deltaicos.

Cuarta. La LEA regula de manera insuficiente el seguimiento de la DIA y prevé pocos mecanismos para garantizar su cumplimiento. A pesar de que debe incluir un programa de vigilancia ambiental, es opcional que la DIA establezca requisitos de seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones de este documento, como podría ser la remisión de un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de dichas condiciones por parte del promotor. Y, en cuanto al régimen sancionador, a pesar de tipificar como infracción grave el incumplimiento de las medidas correctoras o compensatorias establecidas en la DIA, la LEA solamente contempla como responsables a las personas físicas o jurídicas privadas. Por lo tanto, parece que la única vía para poder sancionar a la Administración Pública sería iniciar un procedimiento por infracción del derecho comunitario, o bien, basarse en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cuanto no excluye a las personas jurídicas públicas.

Quinta. Se concluye que la propuesta inicial de ampliación aeroportuaria causaría un impacto negativo, directo, acumulativo respecto la ampliación de 2002-2009, irreversible y permanente sobre *La Ricarda*. AENA estima que afectaría 4,5 hectáreas de HIC 1150*, 7,6 hectáreas de HIC 2270*, 6,4 hectáreas de HIC 1320, y 8,2 hectáreas de HIC 1410 de *La Ricarda*, lo cual se opone a los objetivos de conservación del Delta del Llobregat. Tanto los espacios de *La Ricarda* como de *El Remolar* sufrirían una degradación irreversible, y una limitación que les impediría cumplir con su función de soporte de las poblaciones de aves o, como mínimo, no con el número de individuos que correspondería por sus dimensiones. La laguna, en concreto, quedaría más aislada y estancada, de manera permanente, incrementando la eutrofización y perdiendo más biodiversidad.

Sexta. Este riesgo de impacto ambiental del proyecto sobre un espacio Red Natura 2000, comporta la sujeción a evaluación ambiental, en base al principio de prevención. La evaluación ambiental es un procedimiento administrativo instrumental (regulado en los apartados 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats, y en los correlativos apartados 4-6 del art. 46 de la LPNB) que se inserta en el procedimiento administrativo sustantivo de aprobación o de adopción de planes (en el caso de la EAE) y, posteriormente, de autorización de proyectos (en el caso de la EIA).

Séptima. En la evaluación adecuada del art. 6.3 de la Directiva Hábitats y el art. 46.4 LPNB, para valorar la afectación de un plan o proyecto sobre un espacio Natura 2000, se ha de evaluar el impacto sobre los elementos que han motivado la declaración del lugar y que tienen una presencia significativa en el mismo, así como sus objetivos de conservación. De los elementos clave de la ZEC del Delta del Llobregat, encontramos en *La Ricarda*: la Trencadalla (con presencia segura), y los HIC 2270*, 1320 y 1410 (así se establece en el instrumento de gestión de las ZEC de la región mediterránea). Pues bien, la propuesta de ampliación de la tercera pista hacia el este comportaría la desaparición de 47,8 hectáreas de la reserva natural parcial La Ricarda-Ca l'Arana y, en concreto, el 22% de la superficie de *La Ricarda*, incumpliendo así los objetivos de conservación del lugar, ya que el objetivo principal es mantener, como mínimo, el área de distribución actual conocida de los dos HIC prioritarios y de la Trencadalla, e incrementar el área de distribución actual conocida de los dos HIC no prioritarios, hasta alcanzar cierto número de hectáreas. Por lo tanto, los objetivos de conservación del Delta del Llobregat se verían comprometidos, lo cual supondría una alteración duradera de las características ecológicas del espacio. Asimismo, la destrucción de una laguna que es estratégica para las aves constituye un deterioro del lugar. En definitiva, se puede

considerar que el proyecto puede afectar de forma apreciable la integridad del Delta del Llobregat.

Octava. Si las conclusiones de la evaluación adecuada son negativas, o persisten dudas sobre los efectos perjudiciales del proyecto para la integridad del lugar, debe aplicarse el principio de cautela y tramitar el procedimiento excepcional del apartado 6.4 de la Directiva Hábitats y de los apartados 5 y 6 del art. 46 LPNB, en caso de que las autoridades opten por seguir tramitando el plan o proyecto. Para poder aplicar esta excepción, se deben cumplir estrictamente todos los requisitos que establece, y se deben tramitar las etapas en el orden cronológico previsto.

- I. En primer lugar, se tiene que acreditar que la alternativa propuesta es la menos perjudicial para los hábitats, las especies y la integridad del espacio Natura 2000, y que no existe ninguna alternativa viable con menos impacto sobre la integridad de lugar. En esta fase, el interés económico no puede prevalecer por encima de los criterios medioambientales. De las 11 propuestas analizadas por el grupo de trabajo aeroportuario, en este trabajo se han analizado las dos más estudiadas: (1) la derivación del tráfico aéreo *low cost* hacia los aeropuertos de Reus y Girona, mediante la creación de alternativas ferroviarias que sustituyan algunos vuelos de radio corto y medio (sin alargar la tercera pista), y (2) la propuesta híbrida de AENA, consistente en extender la cabecera este de la tercera pista unos 500 metros hacia *La Ricarda*, y cambiar la configuración del aeropuerto de operaciones segregadas a independientes. La promotora afirma que su propuesta reduciría el impacto acústico de los despegues sobre las poblaciones vecinas porque despegarían desde una mayor distancia, y además, ahorraría combustible y emisiones contaminantes. Sin embargo, es indiscutible que, si la finalidad es incrementar la capacidad aeroportuaria y atraer vuelos de largo alcance, las emisiones de GEI y la contaminación acústica se dispararán. Por lo tanto, antes de extender la pista, se deberían adoptar todas las medidas de eficiencia adecuadas para optimizar al máximo el aeropuerto dentro de su perímetro actual, por ejemplo, reforzando las alternativas ferroviarias y modificando la configuración de las pistas. La Universitat de Girona y el Ayuntamiento de El Prat concluyen que existen alternativas viables y con menor impacto ambiental, por lo que no se cumpliría el primer requisito para poder aprobar por la vía excepcional el plan o proyecto. Como se ha comentado, es necesario dejar constancia de que

este mes de junio de 2025, se ha dado a conocer la nueva propuesta de ampliación por parte del gobierno autonómico, y ya se ha avanzado que el impacto ambiental sobre *La Ricarda* será inferior al de la propuesta inicial analizada en este trabajo.

- II. Si no existen soluciones alternativas, la segunda etapa consiste en justificar que existen razones imperiosas de interés público de primer orden para tener que realizar el plan o proyecto. En principio, si el plan o proyecto puede perjudicar un lugar que alberga hábitats o especies prioritarios, estas razones deben referirse a la salud humana, la seguridad pública o a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente, aunque se permite alegar otras razones (socioeconómicas, por ejemplo), previa consulta a la Comisión Europea. Al ponderar los objetivos de conservación del lugar y las razones alegadas, la balanza debe decantarse hacia estas últimas, lo cual requiere que sean a largo plazo. Se está impulsando un modelo aeroportuario catalán de plataforma intercontinental, con la finalidad recuperar las rutas con Norteamérica y Sudamérica, aunque la prioridad es impulsar los destinos y frecuencias en el mercado asiático. AENA alega que son políticas fundamentales para la sociedad, a largo plazo (1) el desarrollo del *hub* (como generador de empleo y riqueza), y (2) las medidas compensatorias (porque mejorarán la situación actual de la Red Natura 2000 y la ampliarán notablemente, convirtiéndose en un referente de sostenibilidad). Concluye que la realización de estas actividades de naturaleza económica o social responde al cumplimiento de obligaciones específicas de servicio público. Por otra parte, hay que tener en cuenta el impacto significativo en las emisiones de CO² por parte del sector del transporte aéreo, proviniendo la mayoría de la aviación comercial y siendo, en concreto, Estados Unidos el mayor emisor por pasajero. La ampliación aeroportuaria infringiría la normativa en materia de emergencia climática, que urge a reducir las emisiones de GEI y alcanzar la neutralidad climática en 2050. El rango normativo de los objetivos de reducción de las emisiones otorga la categoría de razón imperiosa de interés público a las políticas de reducción de emisiones y de minimización de los efectos del cambio climático, por lo que se deberá ponderar, junto con los objetivos de conservación del lugar, con el interés que alegue AENA. En el actual contexto de emergencia climática, se suma la importancia que tienen las zonas húmedas para alcanzar la neutralidad climática. Otro factor a tomar en

consideración son los efectos del cambio climático sobre el sector del transporte aéreo (por ejemplo, se prevé un ascenso del nivel del mar), lo cual afectará la calidad y la cantidad de las aguas, las dinámicas litorales, y tendrá un impacto sobre los espacios naturales del Delta del Llobregat y su biodiversidad. Estos efectos previsibles y el incremento de emisiones de GEI (con los conocimientos tecnológicos actuales, los aviones de cero emisiones no existen) podrían cuestionar que la razón alegada sea a largo plazo. Si bien existe una razón imperiosa porque se trata de un aeropuerto de interés general, es discutible que concorra un interés público de primer orden, siendo necesario ponderar el beneficio obtenido con la ampliación del aeropuerto y los intereses protegidos en *La Ricarda*, y con los intereses protegidos a largo plazo por la Directiva Hábitats. En cualquier caso, la Comisión Europea se ha basado en la Red Transeuropea de Transporte, en el incremento de la competencia, en el impulso socioeconómico y en el progreso tecnológico (entre otros) en sus dictámenes, para justificar estas razones.

- III. En tercer lugar, si se justifica que concurren razones imperiosas de interés público de primer orden, se deberán adoptar las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de la Red Natura. En el caso de las ZEPA, se considera que estas medidas garantizan la coherencia de la Red Natura cuando cubren los objetivos que motivaron la designación del lugar, cumplen la misma función ecológica en la misma ruta migratoria, y los lugares son realmente accesibles para las mismas especies de aves que normalmente habitan el lugar afectado por el proyecto. Conforme el principio de cautela, estas medidas deben tener garantías razonables de viabilidad y eficacia y, como se ha comentado, una de las medidas propuestas como compensación por la destrucción de *La Ricarda* sería recrear esta laguna, aunque no tiene garantías de éxito, en base a la laguna de Cal Tet. Muchas de las medidas compensatorias propuestas inicialmente son incumplidas y “recicladas” de la DIA de 2002. Las autoridades nacionales están obligadas a comunicar a la Comisión Europea las medidas compensatorias, una vez se hayan aprobado y antes de su aplicación.

Novena. La Comisión Europea tiene un papel de asesora en el procedimiento excepcional del art. 6.4 de la Directiva Hábitats (y de los apartados 5 y 6 del art. 46 LPNB). Como se ha expuesto, puede intervenir en dos trámites: (1) como el lugar alberga tipos de hábitats naturales y de especies prioritarias, si AENA alega otras

razones imperiosas de interés público de primer orden (distintas a la salud humana, la seguridad pública o las consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente), se tendría que realizar una consulta previa (no vinculante), antes de aprobar la memoria ambiental (EAE) o, en su caso, la DIA (EIA), y (2) en todo caso, se le comunican las medidas compensatorias aprobadas, antes de su aplicación y de iniciar la ejecución del plan o proyecto. Es decir, puede dar su opinión y hacer las sugerencias que considere pertinentes aunque, al fin y al cabo, es el Estado quien decide aprobar o autorizar el plan o proyecto, acatando o alejándose de las previsiones de la Comisión. Solamente *a posteriori*, la Comisión Europea podría iniciar contra España un procedimiento por infracción del derecho comunitario (como ha sucedido con la carta de emplazamiento de 2021), el cual podría resultar en una sanción al Estado por parte del TJUE. Tratándose de un instrumento preventivo, sorprende que la UE no pueda impedir la aprobación o autorización de un plan o proyecto cuando se prevé un impacto ambiental negativo sobre un espacio Natura 2000, y solo pueda actuar una vez ya se haya incumplido la normativa de la UE y, probablemente, se haya producido un daño ambiental, que se debería haber evitado a través de la evaluación ambiental, en base a los principios de prevención y precaución.

Décima. Actualmente, nos hallamos en la fase de estudios previos y de análisis de las alternativas por parte del promotor. El primer paso, que es el que se ha empezado a movilizar desde hace varios meses, es alcanzar el compromiso del territorio con el proyecto, ya que la intención del apoyo de las instituciones implicadas es necesaria para obtener una tramitación favorable frente la Comisión Europea. Se estima que los trámites para ejecutar el proyecto propuesto por AENA tienen un horizonte de 10 años, como mínimo.

- I. Una vez hecha la manifestación de compromiso, se dará inicio al procedimiento mediante la programación de la ampliación aeroportuaria en el Documento de Regulación Aeroportuaria III (período 2027-2031). Si AENA quiere incorporar esta ampliación en el nuevo DORA III, deberá iniciar el período de consultas con las asociaciones representativas de usuarios sobre su propuesta antes del 1 de enero de 2026, y deberá aprobar el nuevo DORA antes del 30 de septiembre de 2026 (en caso contrario, se prorrogaría el DORA II durante 1 año).
- II. A continuación, se tendría que revisar el Plan Director aeroportuario, siendo en el contexto de este procedimiento donde se efectuaría la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ordinaria, que es un procedimiento instrumental. En el contexto de la EAE, se debería realizar la evaluación adecuada de las

repercusiones del plan sobre la Red Natura 2000, incluyendo las medidas preventivas, correctoras y compensatorias necesarias. Es en este trámite cuando se aplican los apartados 3 y 4 del art. 6.

- III. El siguiente paso consistiría en modificar el planeamiento territorial y el Plan General Metropolitano. Seguidamente, se aprobaría el Plan especial del aeropuerto para desarrollar las previsiones del plan director aeroportuario. En estos procedimientos, no sería necesario realizar otra evaluación ambiental, salvo que añadan nuevos elementos.
- IV. Finalmente, se tendría que aprobar o autorizar el proyecto. En este procedimiento se realizaría una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) ordinaria, volviendo a aplicar los apartados 3 y 4 del art. 6 de la Directiva Hábitats, de manera más específica y detallada. La EIA ordinaria finaliza con la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental del órgano ambiental, donde se establecen las condiciones en las que debe llevarse a cabo el proyecto, incorporando las medidas preventivas, correctoras o compensatorias adecuadas. Dichas medidas requieren un seguimiento y una vigilancia ambiental para que sean efectivas a largo plazo. Por esta razón, la DIA debe contener un programa de vigilancia ambiental, y puede prever la creación de una comisión de seguimiento, para controlar el proyecto durante su puesta en marcha. De hecho, el promotor está obligado a presentar dicho programa de vigilancia ambiental con el estudio de impacto ambiental al inicio de esta evaluación ambiental. Sin embargo, en la DIA de 2002 se indicó que la elaboración de este programa se elaboraría más adelante y solamente previó una medida de seguimiento durante la fase de funcionamiento (la cual ha sido incumplida). A pesar de haberse constituido una Comisión de seguimiento ambiental, todo indica que el seguimiento de la última ampliación ha sido insuficiente, en vistas a los incumplimientos de la DIA y al impacto ambiental derivado de proyecto.

Decimoprimera. Los informes ambientales que ponen fin a la evaluación ambiental (la DEA en el caso de la EAE del plan y la DIA en el caso de la EIA del proyecto) no son vinculantes, de manera que el órgano sustantivo, en el procedimiento de adopción del plan o autorización del proyecto, debe incorporar su contenido en la resolución que ponga fin al procedimiento, pero puede alejarse de la decisión del órgano ambiental. En estos supuestos, la última palabra la tiene el Consejo de Ministros o el Consejo de Gobierno autonómico. Además, como estos informes ambientales son actos de trámite, no son impugnables. La única opción es impugnarlo indirectamente interponiendo un

recurso contencioso-administrativo contra la resolución definitiva del órgano sustantivo (o, en su caso, del Consejo de Ministros), que ponga fin al procedimiento sustantivo, decidiendo sobre la aprobación del plan o la autorización del proyecto.

Decimosegunda. Por una parte, la evaluación ambiental se aplica a los planes o proyectos incluidos en los anexos I o II de la LEA y, por otra parte, la evaluación adecuada del art. 6.3 de la Directiva Hábitats sujeta a cualquier plan o proyecto que pueda afectar a la Red Natura 2000 (en particular, a sus objetivos de conservación). La evaluación adecuada es vinculante, ya que impide autorizar un plan o proyecto si concluye que causará un perjuicio a la integridad del lugar, y sólo podrá llevarse a cabo si se tramita el procedimiento excepcional del art. 6.4 de la Directiva de hábitats. En cambio, la evaluación negativa de planes o proyectos sometidos a EAE o EIA, respectivamente, no impide su realización, ya que el órgano sustantivo puede alejarse del informe ambiental, quedando la decisión en manos del Consejo de Ministros o el Consejo de Gobierno autonómico.

Decimotercera. La ampliación del aeropuerto El Prat-Barcelona refleja el conflicto de intereses y la complejidad que acarrea la aprobación de planes o proyectos en espacios pertenecientes a la Red Natura 2000. Por una parte, encontramos lugares que reciben la máxima protección jurídica ambiental y que, sobre el papel, solo pueden resultar afectados en casos excepcionales y, por otra parte, se impulsan proyectos públicos, basados en motivos socioeconómicos, que chocan con la abundante y rigurosa normativa ambiental, por su impacto ambiental. En cualquier caso, es fundamental que se dé cumplimiento, con anterioridad al inicio del procedimiento de ampliación, a todas las medidas incumplidas de la DIA de 2002, a las cuales se sumarían las nuevas medidas compensatorias aplicables al nuevo proyecto de ampliación. En caso contrario, todo el procedimiento y la normativa de protección ambiental se convertirían en papel mojado.

IX. Fuentes de consulta

1. Bibliografía

Alli Turrillas, J. C. (2021). La protección jurídica de las especies migratorias en el reenfoque de la salvaguarda de la biodiversidad. *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, 50, 145-226.

Aguado Puig, A. (2020). Red Natura 2000: un análisis jurídico del conflicto entre desarrollo y protección ambiental en el Derecho europeo. *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, 47, 181-230.

Ayllón Díaz-González, J. M. (2022). Lección 11. Instrumentos de prevención y control ambiental integrados (I): La evaluación de impacto ambiental. En Rebollo Puig, M. & Vera Jurado, D. J. (Dir.), *Derecho Administrativo. Tomo V. Urbanismo, ordenación del territorio y medio ambiente* (pp. 329-350). Tecnos.

Blasco Hedó, E., & López Pérez, F. (2019). Red Natura 2000: infraestructura verde y el alcance de una evaluación adecuada. *Anuario de Derecho Ambiental. Observatorio de políticas ambientales*, 875-907. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=876853>>.

Casares Marcos, A. B. (2014). Seguimiento y régimen sancionador. En Quintana López, T. & Casares Marcos, A. B. (Coords.) *Evaluación de impacto ambiental y evaluación estratégica* (pp. 395-475) (1ª edición). Editorial Tirant lo Blanch.

Cocciolo, E. (2020). Cambio climático en tiempos de emergencia. Las comunidades autónomas en las veredas del "federalismo climático" español. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 11 (1), 1-14. Disponible en <<https://revistes.urv.cat/index.php/rcda/article/view/2868>>.

De la Varga Pastor, A. (2017). Análisis jurídico de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y de las competencias autonómicas en materia de EIA de proyectos. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, 25, 11-50. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6035188>>.

Delgado Echevarría, A. (2018). 25 años de Evaluación Ambiental de aeropuertos. *Ambienta*, 123, 24-39. Disponible en

<https://www.mapa.gob.es/ministerio/pags/Biblioteca/Revistas/pdf_AM%2FPDF_AM_Ambienta_2018_123_24_39.pdf>.

De Sadeleer, N., & Monnet, C. J. (2021). La consideración de la incertidumbre a la luz del principio de precaución: caso de las Directivas de Aves y Hábitats. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 117, 8-49. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8223663>>.

Fernández De Casadevante, C. (2005). La directiva 79/409/CEE sobre aves silvestres y su aplicación en España: nuevas consecuencias restrictivas, esta vez en el ámbito de la caza. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 22, 893-908. Disponible en <<https://www.cepc.gob.es/sites/default/files/2021-12/25983rdce22005.pdf>>.

Fortes Martín, A. (2016). Principio de territorialidad y “territorialización” de competencias. A propósito del ordenamiento aeroportuario. *Revista española de derecho administrativo*, 177, 159-194.

García Ureta, A. M. & Cubero Marcos, J. I. (2004). Directiva de hábitats: principio de precaución y evaluación de planes y proyectos. *Revista Vasca de Administración Pública*, 70, 361-382. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1142131>>.

García Ureta, A. M. (2014). Comentarios sobre la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. *Revista de administración pública*, 194, 317-371. Disponible en <<https://www.cepc.gob.es/sites/default/files/2021-12/37043agustingarciauretarap194.pdf>>.

García Ureta, A. M. (2023). La inadaptación del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental de las Leyes 42/2007 (Patrimonio natural) y 21/2013 (Evaluación ambiental) a la Directiva de Hábitats de la Unión Europea. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 131, 7-33. Disponible en <<https://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2023/01/2023-02-01-Ureta-Inadaptacion-EIA-Directiva-Habitats.pdf>>.

García Ureta, A. M., Soro Mateo, B., Álvarez Carreño, S. M. & Jordano Fraga, J. (Dirs.). (2024). *Comentario sistemático a la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad* (1ª edición). Marcial Pons.

Guillén Navarro, N. A. (2020). Transportes: el movimiento “flygskam” y la problemática legal sobre las emisiones de CO₂ del sector de la aviación. En García Álvarez, G.,

Jordano Fraga, J., Lozano Cutanda, B. & Nogueira López, A. (Coords.) *Observatorio de Políticas Ambientales 2020* (pp. 597-614). Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7681052>>.

López Pérez, F. (2022). Ejecución de planes y proyectos en Red Natura 2000. El artículo 6 de la Directiva de Hábitats y las medidas compensatorias. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, 23, 85-116. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8750141>>.

Lozano Cutanda, B. (2019). Ley 9/2018: análisis de las modificaciones de la Ley de Evaluación Ambiental. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 86, 72-95. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6811862>>.

Nieto Garrido, E. (2007). La gestión compartida del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Reflexiones. *Revista d'estudis autonòmics i federals*, 4, 185-214. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2284246>>.

Pérez Pérez, E. (1994). Naturaleza de las comunidades de usuarios del agua y esquema de su régimen jurídico. *Revista Española de Derecho Administrativo*, 81, 47-82.

Petit Lavall, M. V. (2007). La gestión de los aeropuertos españoles. *Derecho de los Negocios*, 18 (196), 18-40.

Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2014). *Régimen jurídico de la evaluación ambiental: comentario a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*. Thomson Reuters Aranzadi.

Ruiz de Apodaca Espinosa, Á. M. (2020). XIII. La evaluación ambiental adecuada exigida sobre proyectos y planes con incidencia en Espacios Red Natura 2000. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 102, 356-387. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7609412>>.

Sánchez González, J. (2022). Objetivos de conservación y coherencia global de la red natura 2000. *Actualidad Jurídica Ambiental*, 122, 8-40. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8422797>>.

Sánchez González, J. (2023). Evaluación ambiental adecuada y Red Natura 2000: Análisis sistemático de la doctrina del Tribunal de Justicia de la UE. *Revista Aranzadi de Derecho Ambiental*, 32.

Serrano Paredes, O. (2012). Red Natura 2000: Régimen de intervención ambiental y derechos de los particulares. *Revista Aranzadi de derecho ambiental*, 23, 433-470.

Verschuuren, J. (2010). Climate change: rethinking restoration in the European Union's Birds and Habitats Directives. *Ecological Restoration*, 28 (4), 431-439. Disponible en <<https://www.jstor.org/stable/43443291>>.

Villavicencio Calzadilla, P. (2020). La pandemia de COVID-19 y la crisis climática: dos emergencias convergentes. *Revista Catalana De Dret Ambiental*, 11 (2), 1-27. Disponible en <<https://revistes.urv.cat/index.php/rcda/article/view/2807/2871>>.

Zamora Roselló, M. R. (2021). Movilidad y transporte descarbonizado en aras de la salud: un reto para las administraciones públicas. *Revista Catalana de Dret Ambiental*, 12 (2), 1-47. Disponible en <<https://www.raco.cat/index.php/rcda/article/view/400745>>.

2. Otras fuentes documentales

AENA (2020). *El hub internacional de Barcelona, eina per al desenvolupament sostenible de Catalunya*, 25 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856424922&ssbinary=true>>.

AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto de Girona-Costa Brava*, 8 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319286&ssbinary=true>>.

AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto de Reus*, 8 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319296&ssbinary=true>>.

AENA (2021). *Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, 56 pp. Disponible en

<<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856424908&ssbinary=true>>.

AENA (2021). *Medidas compensatorias nuevos desarrollos del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Propuesta inicial*, 125 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319386&ssbinary=true>>.

AENA (s/f). *Plan de Acción Climática. 2021-2030. Rumbo Cero Emisiones*, 29 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319356&ssbinary=true>>.

AENA (s/f). *Plan de sostenibilidad aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*, 22 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319366&ssbinary=true>>.

Ajuntament del Prat (s/f). *Síntesis de los dictámenes encargados por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat sobre la posible ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat*, 46 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/resum_dictamen_ampliacio_aeroport_final.pdf>.

Dictámenes anexos al documento de síntesis del Ayuntamiento de El Prat:

- Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta del Llobregat (2021). *Anexo II. Dictamen hidrogeológico sobre la propuesta de ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat 2021*, 30 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/21-023_dictamenampliaciotercerapista-i_annex.pdf>.
- *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.* (2021), 2 pp. Disponible en

- <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/anexo_iv.pdf>.
- Tornos abogados (2021). *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*, 16 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/informe_el_prat_ampliacion_aeropuerto.pdf>.
 - Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). *Anexo VII. Informe jurídic sobre les possibilitats legals d'oposició de l'Ajuntament del Prat de Llobregat a l'ampliació de l'aeroport del Prat*, 97 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/informe_juridic_sobre_les_posibilitats_legals_doposicio_de_lajuntament_del_prat.pdf>.
 - Barcelona regional (2021). *Anexo VIII. Encaix ambiental de l'Aeroport de Barcelona-El Prat Josep Tarradellas*, 92 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/20210617-encaix_ambiental_aeroport-lq.pdf>.
 - Promoció pel Transport Públic (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. Versió Beta 1 - Pendent de revisió*, 44 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/20210708_ptp_informe_connexio_ferrovial_aeroport.pdf>.
 - FEHM-UB y Pino, J. (CREAF-UAB) (2021). *Anexo XII. La Ricarda: un ecosistema único e imprescindible para el funcionamiento ecológico del delta del Llobregat*, 35 pp. Disponible en <https://www.elprat.cat/sites/default/files/documentos_descargables/la_ricarda_definitivo_final.pdf>.

Comisión Europea (2007/2012). *Documento orientativo sobre el apartado 4 del artículo 6 de la «Directiva sobre hábitats» 92/43/CEE. Clarificación de los conceptos de soluciones alternativas, razones imperiosas de interés público de primer orden, medidas compensatorias, coherencia global y dictamen de la Comisión*, 30 pp. Disponible en <https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/biodiversidad/temas/espacios-protegidos/documento_orientativo_art6_4_tcm30-196714.pdf>.

Comisión Europea. *Gestión de espacios Natura 2000. Disposiciones del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, sobre los hábitats* (DOUE de 25 de enero de 2019, 1-62).

Disponible en <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0125\(07\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019XC0125(07))>.

Comisión Europea. *Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos en relación con espacios Natura 2000: orientación metodológica sobre el artículo 6, apartados 3 y 4, de la Directiva 92/43/CEE, sobre los hábitats* (DOUE núm. 437, de 28 de octubre de 2021, 1-107). Disponible en <<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-Z-2021-70068>>.

Comitè Assessor d'Infraestructures. Ajuntament de Barcelona (2025). *Ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Dictamen*, 6 pp. Disponible en <<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2025/03/DICTAMEN-Aeroport-Marc-2025.pdf>>.

Consell assessor d'infraestructures de Catalunya (2021). *El cas de l'aeroport de Barcelona: un despropòsit que cal superar*, 4 pp. Disponible en <https://hundreds-wordpress-uploads.s3.eu-west-3.amazonaws.com/ccoc/uploads/file/1639780840__cadic-declaracio-3-el-cas-de-laeroport-de-barcelona-un-desproposit-que-cal-superar.pdf>.

ENAIRE (2021). *Aeropuerto JT Barcelona-El Prat. Análisis de la operación en el horizonte Plan Director*, 14 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856319336&ssbinary=true>>.

Foment del Treball Nacional (2023). *Conclusiones de la Comisión para la ampliación del aeropuerto de Barcelona*, 123 pp. Disponible en <<https://www.foment.com/wp-content/uploads/2023/11/CONCLUSIONES-DE-LA-COMISION-PARA-LA-AMPLIACION-DEL-AEROPUERTO-DE-BARCELONA.pdf>>.

Gallego Bernad, M. S. (2014). *La Red Natura 2000 en España. Régimen jurídico y análisis jurisprudencial*. SEO/BirdLife, 440 pp. Disponible en <<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=701393>>.

Laboratori d'Economia Aplicada (AQR-Lab). Universitat de Barcelona (2021). *Estimación del impacto del aeropuerto JT Barcelona-El Prat sobre el PIB de Cataluña a largo plazo*, 26 pp. Disponible en <<https://www.aena.es/sites/Satellite?blobcol=urldata&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=1576856424945&ssbinary=true>>.

3. Webgrafía

AENA (s/f). *Sostenibilidad medioambiental del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat*. Disponible en <<https://www.aena.es/es/josep-tarradellas-barcelona-el-prat/conocenos/desarrollo-del-hub/sostenibilidad-medioambiental.html>>.

Ayuntamiento de Barcelona (28 de febrero de 2025). *Ampliar el aeropuerto del Prat, a propuesta del Grupo Municipal del PP*. Disponible en <<https://ajuntament.barcelona.cat/es/accion-de-gobierno/el-consejo-municipal/acuerdos-de-plenario/56948>>.

Comisión Europea (s/f). *Infringement procedure*. Disponible en <https://commission.europa.eu/law/application-eu-law/implementing-eu-law/infringement-procedure_en?prefLang=es&etrans=es>.

Comisión Europea (s/f). *Ley Europea del Clima*. Disponible en <https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_es>.

Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat (s/f). *Àmbit de protecció*. Disponible en <<http://www.deltallobregat.cat/40659907747/presentacio/>>.

CUADLL (s/f). *¿Què es la CUADLL?* Disponible en <<https://www.cuadll.org/pages/cuadll>>.

Derecho, Sociedad y medio ambiente (26 de marzo de 2012). *El problema de los solapamientos de áreas protegidas. 3 preguntas y 2 afirmaciones sobre la posible revisión de la legislación ambiental*. Disponible en <https://derechosociedadymedioambiente.blogspot.com/2012/03/el-problema-de-los-solapamientos-de.html?utm_source=chatgpt.com>.

EUR-Lex (12 de julio de 2016). *Incumplimiento del Derecho de la UE*. Disponible en <<https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/infringement-of-eu-law.html>>.

Gencat (6 de febrero de 2018) *Inventari de zones humides*. Disponible en <https://mediambient.gencat.cat/ca/05_ambits_dactuacio/patrimoni_natural/sistemes_dinformacio/zones_humides/inventari_zones_humides/>.

La Vanguardia (10 de junio de 2025). *Illa comparece para explicar la propuesta de ampliación del aeropuerto de El Prat*. Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=5JiOkqZesEk&ab_channel=LaVanguardia>.

La Vanguardia (10 de junio de 2025). *Así es la nueva propuesta de ampliación de El Prat: reduce casi 90 metros la afectación sobre la Ricarda*. Disponible en <https://www.msn.com/es-es/noticias/espana/as%C3%AD-es-la-nueva-propuesta-de-ampliaci%C3%B3n-de-el-prat-reduce-90-metros-la-afectaci%C3%B3n-sobre-la-ricarda/ar-AA1Gqhzu>.

4. Jurisprudencia

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 2 de agosto de 1993 (asunto C-355/90).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 18 de marzo de 1999 (asunto C-166/97).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 7 de diciembre de 2000 (asunto C-374/98).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 7 de septiembre de 2004 (asunto C-127/02).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 20 octubre de 2005 (asunto C-6/04).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 10 de enero de 2006 (asunto C-98/03).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 14 de septiembre de 2006 (asunto C-244/05).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 26 de octubre de 2006 (asunto C-239/04).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 10 de mayo de 2007 (asunto C-508/04).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 20 de septiembre de 2007 (asunto C-304/05).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 13 de diciembre de 2007 (asunto C-418/04).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 marzo de 2010 (asunto C-241/08).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 20 de mayo de 2010 (asunto C-308/08).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 16 de febrero de 2012 (asunto C-182/10).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 11 de abril de 2013 (asunto C-258/11).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 14 enero de 2016 (asunto C-399/14).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 21 de julio de 2016 (asuntos acumulados C-387/15 y C-388/15).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 17 de abril de 2018 (asunto C-441/17).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 25 de julio de 2018 (asunto C-164/17).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 7 de noviembre de 2018 (asuntos C-293/17 y C-294/17).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 29 julio de 2019 (asunto C-411/17).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 2 de marzo de 2023 (asunto C-432/21).

Sentencia del Tribunal Constitucional, 68/1984, de 11 de junio.

Sentencia del Tribunal Constitucional, 156/1993, de 6 de mayo.

Sentencia del Tribunal Constitucional, 13/1998, de 22 de enero.

Sentencia del Tribunal Constitucional, 204/2002, de 31 de octubre.

Sentencia del Tribunal Constitucional, 230/2003, de 18 de diciembre.

Sentencia del Tribunal Supremo, de 17 de noviembre de 1998 (rec. 7742/1997).

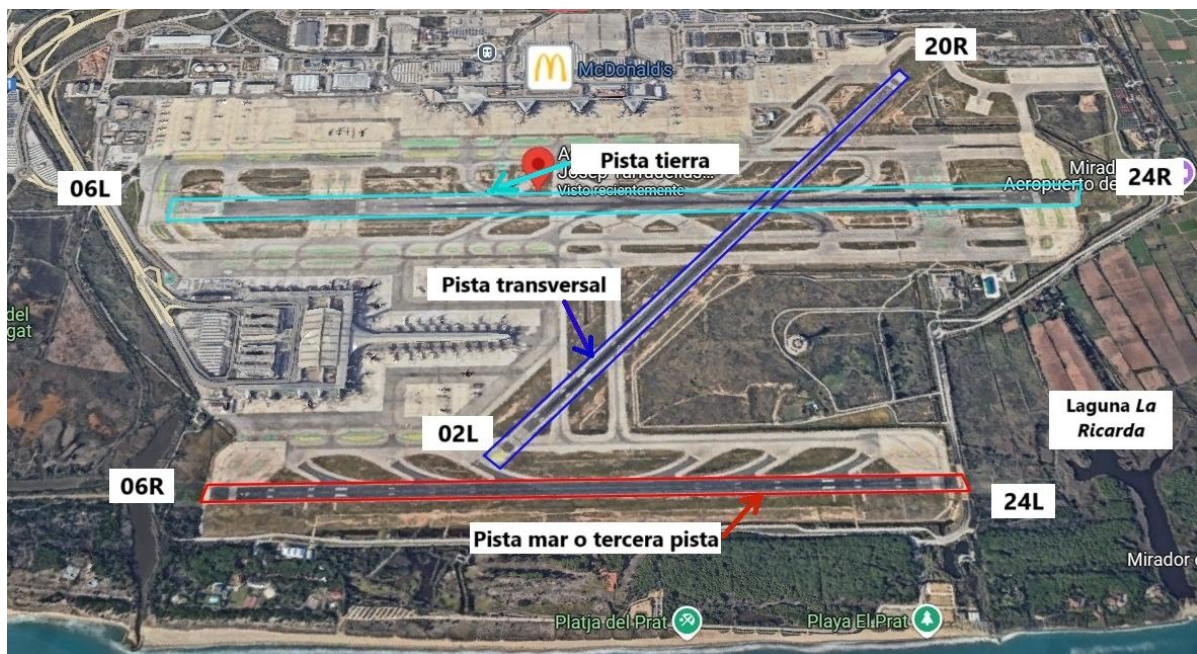
Sentencia del Tribunal Supremo, de 29 de noviembre de 2006 (rec. 933/2003).

Sentencia del Tribunal Supremo, de 8 de marzo de 2010 (rec. 771/2006).

Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, de 1 de julio de 2008 (rec. 553/2005).

X. Anexos

Anexo 1: Vista aérea de *Google Maps* del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, con las tres pistas marcadas en colores y donde se indica la ubicación de la laguna *La Ricarda*.



Fuente: Elaboración propia.

Anexo 2: Visión aérea del aeropuerto, elaborada por ENAIRE, donde se representa el modo de operación actual de pistas segregadas.



Fuente: ENAIRE (2021). Aeropuerto JT Barcelona-El Prat. Análisis de la operación en el horizonte Plan Director, 14, p. 4.

Anexo 3: Tabla comparativa entre la situación previa a la DIA, los compromisos que asume la DIA (a alcanzar en 4-5 años) y la situación real con la adopción de las medidas compensatorias (durante 2007, 2010, 2013, 2016, 2019 y 2021) de las especies seleccionadas por AENA como indicadores.

EVOLUCIÓN DE LAS ESPECIES CONSIDERADAS								
Especie	Antes de la DIA 2002*	Compromisos de la DIA 2002*	2007**	2010**	2013**	2016**	2019**	2021**
<i>Situación estival (parejas nidificantes)</i>								
Garza imperial (<i>Ardea purpurea</i>)	3	12-17	0	0	0	1	3	0
Avetorillo común (<i>Ixobrychus minutus</i>)	11	26	0	3	1	11	6	5
Avetoro (<i>Botaurus stellaris</i>)	0	2	0	0	0	0	0	0
Ánade friso (<i>Anas strepera</i>)	0	10-15	0	3	5	5	5	3
Cerceta pardilla (<i>Marmorenetta angustirostris</i>)	0	15	0	0	0	0	0	0
Aguilucho lagunero (<i>Circus aeruginosus</i>)	1	4	0	0	0	0	0	0
Calamón común (<i>Porphyrio porphyrio</i>)	0	20	1	1	2	6	4	3
Focha moruna (<i>Fulica cristata</i>)	0	25	0	0	0	0	0	0
Cigüeñuela común (<i>Himantopus himantopus</i>)	50	75	50	30	1	6	17	25
Chorlitejo patinegro (<i>Charadrius alexandrinus</i>)	12-23	30-35	0	1	2	0	0	0
Charrancito común (<i>Sterna albifrons</i>)	0	5	0	9	0	0	9	3
<i>Situación invernal (individuos invernantes)</i>								
Avetoro (<i>Botaurus stellaris</i>)	2	10	1	0	0	0	0	0
Anátides comunes	2116	4350	1502	1431	732	1098	799	573
Anátides en peligro	0	160	8	4	14	17	0	14
Aguilucho lagunero (<i>Circus aeruginosus</i>)	7	15	2	3	4	3	3	4
Calamón común (<i>Porphyrio porphyrio</i>)	0	60	10	6	0	0	12	10
Focha moruna (<i>Fulica cristata</i>)	0	70	1	0	0	0	0	0

*Fuente: Anexo V de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona (2002).

**Fuente: Datos extraídos de los censos realizados por el Consorcio para la Protección y Gestión de los Espacios Naturales del Delta de Llobregat (2007-2021).

Cada uno de los datos corresponden al sumatorio de los resultados a los censos de tres zonas: Remolar - Filipines, corredor del litoral y la laguna de la Ricarda, los mismos que contempla como referencia el Anexo V de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona (2002).

Fuente: 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 (2021), p. 2.

Anexo 4: Tabla con las actuaciones inversoras principales propuestas inicialmente por AENA, con una breve descripción y la inversión prevista para cada una de ellas.

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	IMPORTE
Mejora de la eficiencia operativa del campo de vuelos	Actuaciones en la pista 07L / 25R, calles de rodaje y acceso a pista para la mejora de la eficiencia operacional, flexibilidad y resiliencia para llegar a la capacidad máxima sostenible	39 M€
Ampliación de la pista 07R / 25L en 500 m hacia el Este	Ampliación de la pista 07R / 25L en 500 m hacia el Este, manteniendo el umbral para los aterrizajes en su ubicación actual, y calles de rodaje asociadas e inclusión de nuevas zonas en la Red Natura 2000	262 M€
Reconfiguración interna del Terminal T1	Actuaciones en el Terminal T1 para el incremento de la capacidad de procesamiento de 50 Mpax, ampliación de la oferta comercial y mejora del servicio	152 M€
Nuevo edificio Satélite y plataforma de estacionamiento de aeronaves asociad	Construcción del Nuevo edificio Satélite y nueva plataforma (mínimo 17 estacionamientos "wide body" en zona entre pistas junto a la Torre de Control)	681 M€
Conexión entre terminales (T1-Satélite)	Conexión del Satélite con T1 a través de un túnel para el sistema automatizado de pasajeros (APM) (+) el sistema de tratamiento automático de equipajes (SATE)	378 M€
Nuevo edificio de aparcamientos T1 corta estancia	Nuevo edificio de aparcamientos junto a la Terminal T1	192 M€
TOTAL PREVISIÓN INVERSIÓN		1.704 M€

Fuente: AENA (2021). Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, p. 51.

Anexo 5: Vista aérea del aeropuerto con la ubicación de las principales actuaciones inversoras propuestas inicialmente por AENA.



Fuente: AENA (2021). Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, p. 50.

Anexo 6: Cuadro comparativo sobre la viabilidad de las 11 propuestas estudiadas inicialmente por AENA, en función de los criterios de evaluación tomados en consideración por el grupo de trabajo aeroportuario.

Figura 48. Cuadro comparativo de las distintas opciones. Fuente: Grupo de trabajo aeroportuario/ Comisión

COMISSIÓ PER A L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE BARCELONA - EL PRAT - JOSEP TARRADELLAS												
QUADRE INDICATIU DE LA VIABILITAT DE PROPOSTES REBUDES A LA COMISSIÓ, EN FUNCIÓ DELS CRITERIS D'AVALUACIÓ DEL GRUP DE TREBALL AEROPORTUARI												AGOST 2023
CRITERIS D'AVALUACIÓ DE LES PROPOSTES REBUDES A LA COMISSIÓ	Operacions a plena càrrega de tonatge	Operativitat aeroportuària	Operativitat aèria	Cost econòmic	Cost mediambiental	Cost d'exploració	Cost de manteniment	Cost polític	Pejorada acústica	Afectació a altres infraestructures i/o serveis	Viabilitat legal, ambiental, social	Total mitjana
1.- Allargament de la pista 24L/06R 500 m cap al Nord	1	0	0	0	2	0	0	2	0	2	0	7
2.- Allargament de la pista 24L/06R 300 m cap al Nord + CWY (zona lliure d'obstacles)	2	0	0	0	1	0	0	1	0	2	0	6
3.- Allargament de la pista 07E-25L 100 m cap al Sud +200 m cap al Nord +2CWY (zona lliure d'obstacles)	2	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	6
4.- Construcció de dues noves pistes paral·leles i en diagonal (direcció 20R-02L) entrant dins el mar	0	1	2	2	1	0	0	1	1	1	1	10
5.- No fer cap ampliació, derivant tràfic actual cap a Reus i Girona	2	1	0	0	0	2	1	0	1	0	2	9
6.- Construir un nou aeroport al Penedès (voltants de Vilafraanca)	0	1	0	2	2	0	0	2	2	2	1	12
7.- Construir un nou aeroport a l'Anoia (voltants d'Igualada)	0	1	0	2	2	0	0	2	2	2	1	12
8.- Tornar a pistes independents i invertir en innovació i habitatges	1	0	0	1	0	0	0	1	2	0	1	6
9.- Construcció de nova pista 24L/06R al mar de 3.500 m	0	2	0	2	1	1	0	0	0	2	1	9
10.- Allargament pista 02/20 cap al mar	0	1	2	1	1	0	0	1	1	1	1	9
11.- Allargament de la pista 24L/06R 940 m cap al Nord amb estructura de protecció de la fàbrica	0	0	0	1	1	0	0	1	0	2	1	6

Fuente: Foment del Treball Nacional (2023). Conclusiones de la Comisión para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, p. 57.

Anexo 7: Plano sobre la ampliación de la pista 24L/06R hasta los 2.960-3.160 metros hacia el lago de *La Ricarda* y, opcionalmente, hacia *El Remolar*.



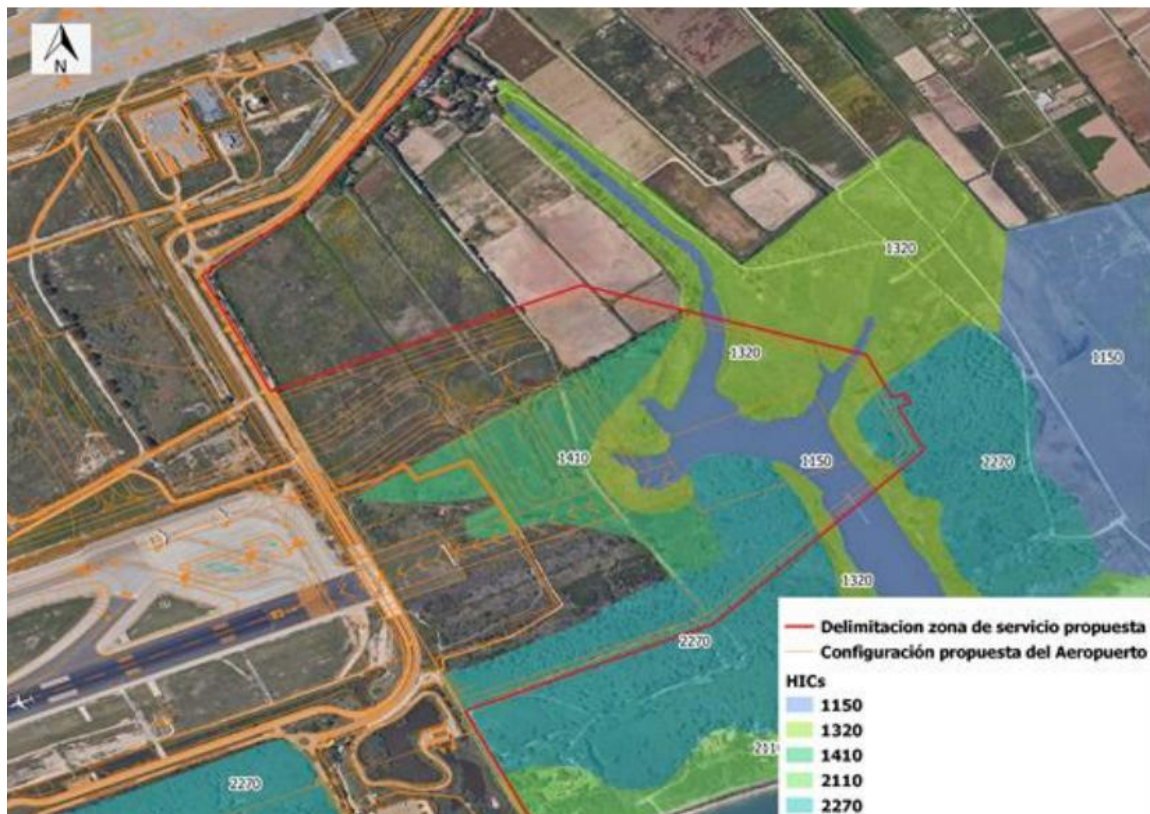
Fuente: Foment del Treball Nacional (2023). Conclusiones de la Comisión para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, p. 82.

Anexo 8: Plano sobre la ampliación de la pista 24L/06R hasta los 3.500 metros, exclusivamente hacia el sector de *La Ricarda*.



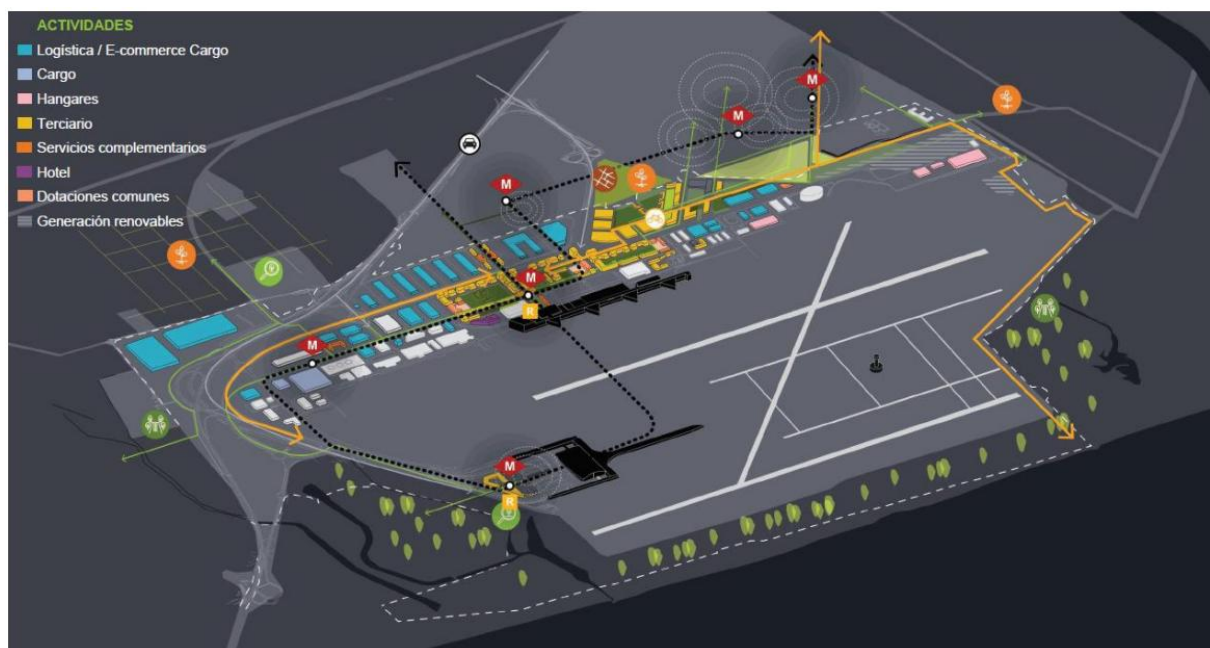
Fuente: Foment del Treball Nacional (2023). Conclusiones de la Comisión para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, p. 82.

Anexo 9: Plano en el que se representan los HIC del Delta del Llobregat que resultarían afectadas por la prolongación de la tercera pista hasta los 3.400 metros.



Fuente: AENA (2021). Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, p. 22.

Anexo 10: Proyecto de AENA con las actividades previstas en la Ciudad Aeroportuaria.



Fuente: AENA (2021). Futuro desarrollo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, p. 55.

Anexo 11: Propuesta de extensión de la ZEPA Delta del Llobregat, presentada por la Generalitat de Catalunya, ante la carta de emplazamiento de la Comisión Europea de 18 de febrero de 2021.

**Proposta presentada per la Generalitat als ens locals implicats en
resposta a la carta de la Comissió Europea**



**Extensió
proposta:
2.055
hectàrees**

Fuente: Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). Anexo VII. Informe jurídic sobre les possibilitats legals d'oposició de l'Ajuntament del Prat de Llobregat a l'ampliació de l'aeroport del Prat, p. 61.

Anexo 12: Ampliación de la Red Natura 2000 (280 hectáreas), propuesta por AENA, como medida de compensación por la ampliación de la tercera pista hacia el este.

La majoria de zones de compensació ambiental proposades per Aena ja formen part de l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 plantejada com a resposta als requeriments d'Europa



**Extensió
proposta
Aena:
280 hectàrees**

Fuente: Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). Anexo VII. Informe jurídic sobre les possibilitats legals d'oposició de l'Ajuntament del Prat de Llobregat a l'ampliació de l'aeroport del Prat, p. 62.

Anexo 13: Propuesta real de ampliación de la Red Natura 2000 (54,18 hectáreas), como medida de compensación por la ampliación de la tercera pista hacia el este, restando las áreas propuestas por la Generalitat de Catalunya en respuesta a la carta de emplazamiento de la Comisión Europea.

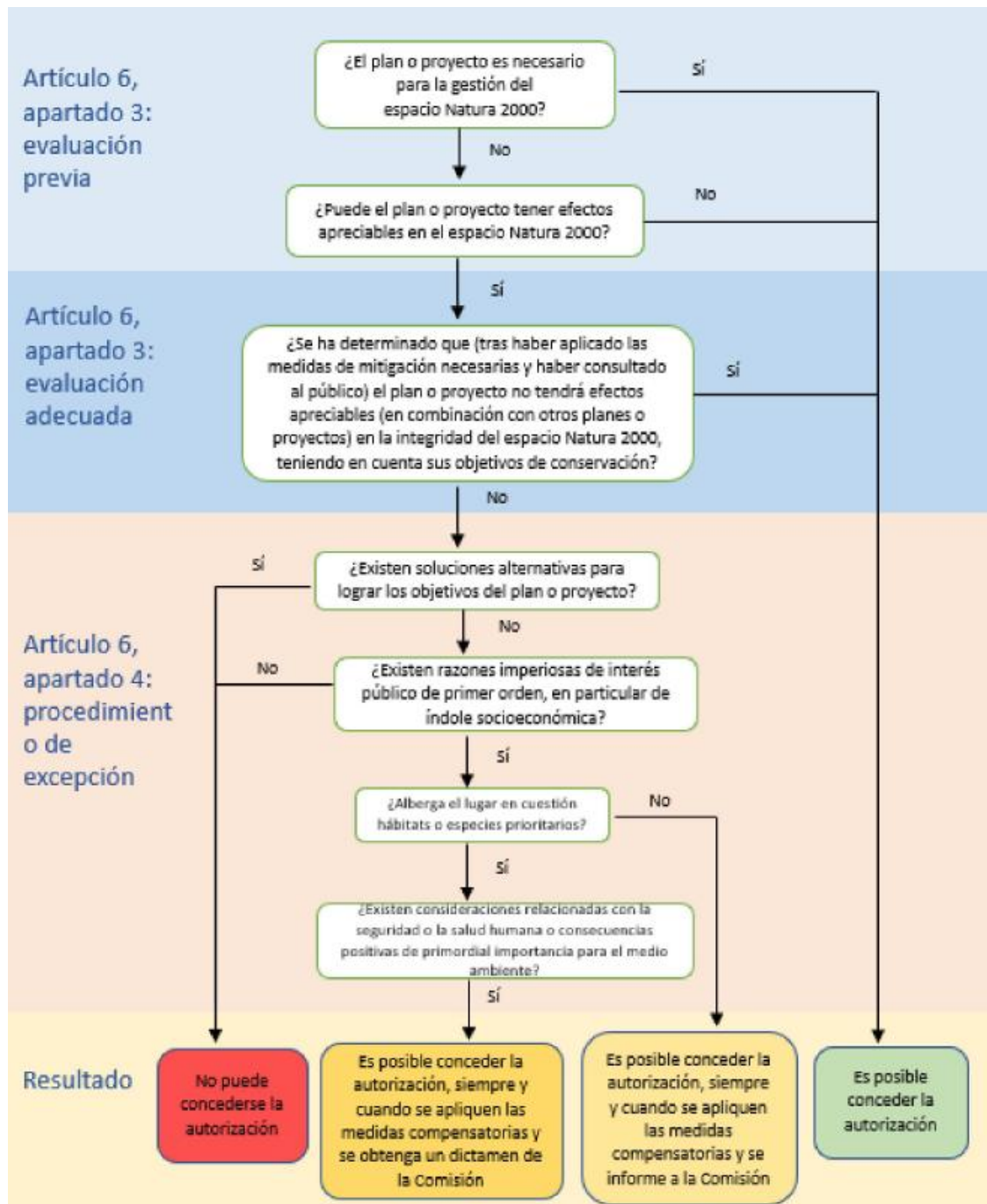
**Les compensacions proposades fora de la zona ja prevista són irrisòries
i caldria protegir-les per se**



**Extensió real
proposta
d'Aena:
54,18
hectàrees**

Fuente: Trayter Jiménez, J. M. Universitat de Girona (2021). Anexo VII. Informe jurídic sobre les possibilitats legals d'oposició de l'Ajuntament del Prat de Llobregat a l'ampliació de l'aeroport del Prat, p. 62.

Anexo 14: Procedimiento de evaluación de planes y proyectos en relación con los espacios Natura 2000. Esquema de las tres etapas principales de los apartados 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitats.



Fuente: Comisión Europea. Comunicación de la Comisión. Evaluación de planes y proyectos en relación con espacios Natura 2000: orientación metodológica sobre el artículo 6, apartados 3 y 4, de la Directiva 92/43/CEE, sobre los hábitats (DOUE núm. 437, de 28 de octubre de 2021, 1-107), p. 5.