

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**2199**

*RESOLUCIÓN de 22 de diciembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Acceso a la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona, red de cercanías de Barcelona (Barcelona)».*

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

## 1. Objeto y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El proyecto tiene como objetivo la construcción de una vía doble, de ancho ibérico, que comienza pasada la estación de El Prat y finaliza en la nueva terminal del Aeropuerto de Barcelona (Terminal Sur). El nuevo ramal de la red de cercanías contará con una estación para la conexión con las Terminales del Aeropuerto. Asimismo, se construirá un ramal para la actual línea de Vilanova (una vía) para permitir el cruce a distinto nivel con el ramal de conexión con el aeropuerto.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación de evaluación de impacto ambiental

La tramitación se inició con fecha 20 de julio de 1999, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la memoria-resumen, del proyecto titulado «L.A.V. Madrid-Frontera Francesa. Tramo: Aeropuerto de BCN –Hospitalet–, calle Mallorca, Barcelona», procedente de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

El trámite de consultas se inició con fecha de 29 de septiembre de 1999, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. Con fechas 10 de enero de 2000 y 2 de febrero de 2000 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor de las respuestas recibidas.

El 28 de julio de 2003 se suscribe un protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña, el Consell Comarcal del Baix Llobregat y los ayuntamientos de Santo Boi, El Prat de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat y Cornellá de Llobregat, por el que se llega al acuerdo para realizar el Acceso al Aeropuerto de El Prat mediante una red de cercanías. Este proyecto es complementario a la Línea de Alta Velocidad Madrid-Frontera Francesa.

El estudio informativo titulado «Acceso a la Nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de Barcelona» fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona, número 57, el 6 de marzo de 2004 y en el Boletín Oficial del Estado, número 46, el 23 de febrero de 2004.

Trascurrido el plazo de información de pública, con fecha 10 de abril de 2006, la Dirección General de Ferrocarriles remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública.

## 3. Descripción del proyecto

La actuación que finalmente se va a ejecutar es el resultado de la integración de las alegaciones presentadas durante la información pública.

El proyecto se desarrolla en los términos municipales de El Prat de Llobregat y Sant Boi de Llobregat, provincia de Barcelona. El punto de partida se encuentra en el pk 100+000 del eje Vilanova, del Proyecto de Construcción «Línea de Alta Velocidad Madrid –Barcelona –Frontera Francesa. Tramo: El Prat-La Torrasa».

El proyecto consiste en la construcción de 2 tramos de línea de cercanías, el primer tramo consiste en un nuevo ramal para la actual línea de Vilanova. El segundo tramo, constará de dos vías y comunicará la estación del El Prat con la nueva terminal (Terminal Sur) del Aeropuerto de Barcelona.

El primer tramo, coincide con la línea de Vilanova que se separa para permitir el cruce a distinto nivel con el ramal de conexión con el aeropuerto, mantendrá la plataforma, ampliándose de tres vías a cuatro, con el fin de atravesar la autovía C-32B. Las dos vías centrales se desviarán y

darán servicio al aeropuerto y las dos restantes se utilizarán en la línea de Vilanova. Longitud aproximada: 600 m.

El trazado que se dirige al aeropuerto discurre por los terrenos del Parque Agrario del Baix Llobregat, cruzando acequias y caminos. A continuación la traza comienza a enterrarse. Está previsto realizar un falso túnel y relleno hasta la cota del nivel actual entre los PK 102+180 y 102+380, de esta forma los terrenos del «Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria» quedarían restaurados para un posterior desarrollo urbanístico. A partir del PK 102+380 la obra se ejecuta con tuneladora. En un primer tramo se atraviesa la C-31 y el polígono Mas Blau, cruzando el mismo bajo los viales, de forma que las parcelas existentes se vean mínimamente afectadas. La profundidad estimada es de 10-13 m.

Entre los PK 103+550 y 103+800 se proyecta la estación de cercanías de la Terminal Norte. La estación, de 240 m de longitud, se ha previsto de dos plantas. A continuación, la traza discurrirá en túnel, atravesando dos edificios: el edificio Intermodal y de Conexión entre las terminales A y B, actualmente en fase de proyecto y «La Rambla», actual edificio de conexión entre dichas terminales. En esta zona la profundidad de la traza es de 17 m.

El cruce bajo las pistas del aeropuerto se ha de realizar a 27 m de profundidad para evitar problemas de subsidencia del terreno. A continuación se ha previsto un giro para alcanzar la Nueva Terminal Sur. Este cambio de signo supone prever una estación de bombeo para evacuar las aguas provenientes del drenaje longitudinal del túnel.

La velocidad máxima de diseño es de 100 km/h en la mayor parte del recorrido. La electrificación es la usual en la Red de Cercanías, 3.000 v.

## 4. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa

El estudio de impacto ambiental plantea una solución para solventar la comunicación entre la Línea de Alta Velocidad (L.A.V.) Madrid-Frontera Francesa. Tramo: Aeropuerto de BCN –Hospitalet–, calle Mallorca (Barcelona) y el aeropuerto. Esta solución es fruto del protocolo de colaboración entre los organismos públicos estatales, autonómicos y locales, firmado el 28 de julio de 2003.

## 5. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

El conjunto de actuaciones del proyecto se localiza en los términos municipales de Sant Boi de Llobregat y El Prat de Llobregat (Barcelona). La zona por donde discurre el trazado se caracteriza por la presencia del aeropuerto, además de explotaciones agrarias y actividad industrial.

El área de estudio se enmarca dentro del Delta del Llobregat. En el punto final de la traza, zona de influencia del aeropuerto, presenta charcas, juncales, espartinales y comunidades halófilas.

La estructura geológica del Delta del Llobregat. Se ha dividido en tres tramos diferenciados y con las siguientes características.

| Nivel                 | Características.  |
|-----------------------|---|
| 1. Nivel superficial. | Tramo superior con arcillas (12 m de grosor).<br>Debajo, arenas, con niveles subordinados de limos y gravas (10-25 m). Este tramo se puede dividir en 2:<br>T. superior de arenas medias y gruesas, con gravas.<br>T. inferior de arenas finas y limos. |
| 2. Nivel medio.       | Formación limoso arcillosa, color oscuro y con forma de cuña. 40 m de grosor.   |
| 3. Nivel inferior.    | Formado por gravas en la base y arenas hacia el techo. Grosor 10-12 m.  |

Hidrogeológicamente, la zona de actuación tiene importancia por la presencia de los «Acuíferos del Delta del Llobregat», declarados protegidos por el Decreto 328/1988, de 11 de octubre, del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña. Sus principales características son: estar constituidos por materiales granulares y de espesor variable y encontrarse situados bajo un río de régimen mediterráneo. Actualmente no está completamente regulado.

Estructura del acuífero: Distingue dos niveles, el acuífero superficial –en la zona deltaica– y el acuífero profundo –que se extiende por todo el ámbito mencionado–. Están separados por una cuña poco permeable de limos y arcillas, que actúa como un acuitardo.

Acuífero superficial:

En la zona del trazado el grosor medio de los materiales es de unos 15 m (Mín: 14 m –Max. 24 m). Presenta un alto nivel de contaminación, que no permite su uso para el consumo, aunque sí para el riego.

Los valores obtenidos de permeabilidad son muy bajos, por lo que en principio no tienen porque producirse problemas de agotamiento.

Este acuífero descansa sobre una capa poco permeable que forma el acuitardo, formado por una cuña de limos arcillosos oscuros.

#### Acuífero profundo:

Se utiliza para el abastecimiento de agua en Barcelona y el Bajo Llobregat. En la zona de Cornellá se encuentra cautivo y confinado, con una potencia comprendida entre 20 y 25 m, que en la línea de costa disminuye a 10-15 m. La fuente de recarga de este acuífero es el acuífero de la Vall Baixa.

Parte de la actuación se desarrolla en el Parque Agrícola del Bajo Llobregat. Se trata de una zona de gran riqueza agrícola y cuenta con un Plan Especial de Protección y Mejora aprobado por la Comisión de Urbanismo de Barcelona en su sesión del día 17 de diciembre de 2003. Se han identificado Espacios Naturales Protegidos en las proximidades, a una distancia comprendida entre los 500 m y 3.000 m, del área de estudio son:

Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Delta del Llobregat» ES0000146.

Área importante para aves (IBA) «Delta del Llobregat» número 140, ubicada en el litoral barcelonés

Tres reservas naturales parciales, incluidas en los «Espacios de interés natural» (PEIN) de Cataluña:

1. Remolar Filipines.
2. La Ricarda.
3. Ca l'Àrana.

En el área de actuación se han descrito hábitats prioritarios de interés comunitario (Directiva Hábitat 92/43/CEE). Éstos son:

Pinares de *Pinus pinea* o *Pinus pinaster*. Así como plagioclimáticos de dunas con asociaciones de *Quercetalia ilicis* y *Pistacio-Rhamnalia*.

Prados de carofitas compuestos por comunidades en asociación de *Chara sp.pl* y *Nitella sp. Pl*.

Destaca la presencia de especies de avifauna, incluidas en el Anexo I de la Directiva 49/409/CEE, como son: Avetorillo común, Garza imperial, Polluela Chica, Polluela Bastarda, Aguilucho lagunero, Carricerín Real, Charrancito Común, Charrán Patinegro, Pardela Mediterránea, Porrón Pardo, Gaviota Cabecinegra y Martín Pescador.

El interés patrimonial del delta radica en el posible hallazgo de pecios (restos de embarcaciones y su cargamento), que, debido a la dinámica sedimentaria del Delta y la evolución de la línea de costa, podrían encontrarse enterrados a una profundidad de dos hasta veinte metros. También se encuentran en el ámbito de estudio algunas masías de interés.

#### 6. Consultas previas

En la tabla adjunta se han recogido todos los organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria resumen:

| Relación de consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| D. G. de Conservación de la Naturaleza   | -                    |
| Delegación de Gobierno / Subdelegación de Gobierno de Tarragona  | X                    |
| Dpto. Agricultura, Ganadería y Pesca   | X                    |
| Dpto. de Cultura   | -                    |
| Dpto. M. Ambiente. Dirección General de Parques Naturales / Direcció General de Patrimoni Natural i del Medi Físic. Generalitat de Catalunya | X                    |
| Dpto. de Medio Ambiente. Junta de Aigües   | -                    |
| Generalitat de Catalunya   | -                    |
| Dpto. de Política Territorial y Obras Públicas.  | X                    |
| Dpto. de Geoquímica, Petrología y Prospección Geológica.   | -                    |
| Departamento de Geografía  | -                    |
| Instituto de Ecología Urbana   | -                    |
| Cátedra de Ecología  | -                    |
| Dpto. de Ecología  | -                    |
| ADENA  | -                    |
| CODA   | -                    |
| Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife)  | X                    |
| Sociedad de Conservación de Vertebrados  | -                    |
| Liga per a La Defensa del Patrimoni Natural (DEPAN)  | X                    |
| Fundación Ecomediterránea  | -                    |
| Alternativa Verde (MEC)  | -                    |
| Grupo de Natur del Club Muntanyen  | -                    |
| Fundación Carles Pi y Sinyer   | -                    |
| Fundación Cidob  | -                    |
| Fundación Roca Gales   | -                    |
| CISEN  | -                    |
| Sociedad Catalana Ordenación Territorio  | X                    |

| Relación de consultados                 | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Consejo Comarcal Bajo Llobregat         | X                    |
| Mancomunidad de Municipios              | -                    |
| Ayuntamiento de El Prat de Llobregat    | X                    |
| Ayuntamiento de Barcelona               | -                    |
| Ayuntamiento de Hospitalet de Llobregat | -                    |

El contenido de respuestas recibidas hace referencia a los siguientes aspectos.

#### Acuífero del Delta del Llobregat. Nivel freático:

La actuación prevé la construcción de un falso túnel y un túnel que discurrirán atravesando el acuífero superficial, con riesgo de crear una vía de comunicación entre éste y el acuífero profundo.

La Direcció General de Patrimoni Natural i del Medi Físic. Generalitat de Catalunya destaca que debe estudiarse la afección sobre el sistema freático superior. La SEO/BirdLife y el Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat advierte que las actuaciones subterráneas pueden generar un aumento del nivel freático y del riesgo de inundaciones, así como la modificación de la dinámica de las zonas inundables en el Vall Baixa, el Delta y en las zonas húmedas (Marismas del Remolar i La Ricarda).

#### Espacios Naturales Protegidos:

La actuación puede generar un impacto sobre espacios naturales protegidos. (Zonas húmedas, Zona de Especial Protección para las Aves y zonas incluidas en el Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña (PEIN)).

La SEO/BirdLife advierte sobre la existencia de una zona de IBA «Delta del Llobregat», que se encuentra próxima al aeropuerto. Destaca la presencia de especies incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE:

#### Parque agrario del Bajo Llobregat

La construcción del nuevo ramal ocasionará la pérdida de suelo agrícola; el Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat sugiere utilizar un viaducto para las vías que transcurran sobre una zona agrícola. Se trata de una reserva de suelo agrícola dentro del área metropolitana de Barcelona, además se ha incluido en el proyecto «L'Anella Verda», para la protección y promoción de los espacios agrícolas, forestales y naturales del área metropolitana.

#### Patrimonio histórico, artístico y etnológico:

La comarca del Baix Llobregat acoge conjuntos patrimoniales, según indica el Centro de Estudios Comarcales del Baix Llobregat, se trata de edificios históricos y emblemáticos.

#### Canales, pozos, caminos:

Las obras interceptarán estructuras agrarias, concretamente canales de riego y de escorrentía agraria, y caminos.

#### 7. Principales alegaciones durante la información pública

El estudio informativo y estudio de impacto ambiental del proyecto «Acceso a la Nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona. Red de Cercanías de Barcelona» fue sometido al trámite de información pública.

Las principales alegaciones que se han presentado en el proceso de información pública del proyecto se refieren a:

Colaboración entre técnicos del Plan Barcelona y la Dirección General de Ferrocarriles (AENA).

Propuesta de método constructivo con tuneladora en los tramos subterráneos (AENA, ACA, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta de Llobregat).

Propuesta para que todo el trazado de la línea de cercanías sea subterráneo (Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, Unión de Pagesos, Parque Agrario del Bajo Llobregat, Pere Ventura i Rovira i Antonia Lourdes Molina Expósito).

Propuesta para que la línea de ferrocarril del AVE pueda llegar hasta las terminales del aeropuerto (Ayuntamiento de Barcelona, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, Lluís Battle y Gargallo).

Propuesta para la creación de una Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras (ACA, Departamento de Medio Ambiente: Dirección General del Medio Natural de la Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, Parque Agrario del Bajo Llobregat, Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta de Llobregat, Aguas de El Prat).

Propuesta de desmontaje de la actual línea de cercanías al aeropuerto y reposición de los terrenos liberados (Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, Unión de Pagesos de Cataluña, Parque Agrario del Bajo Llobregat,

Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta de Llobregat, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña).

Necesidad de la realización de estudios detallados de la geología, hidrogeología y geotecnia de la zona de actuación (ACA, Departamento de Medio Ambiente: Dirección General del Medio Natural de la Generalitat de Cataluña, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, Aguas de El Prat, Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta de Llobregat).

Documentación insuficiente en cuanto a los efectos sobre la hidrogeología, sobre los espacios protegidos y sobre el patrimonio arqueológico (Departamento de Medio Ambiente: Dirección General del Medio Natural de la Generalitat de Cataluña).

No se consideran los efectos acumulativos y sinérgicos del proyecto (Departamento de Medio Ambiente: Dirección General del Medio Natural de la Generalitat de Cataluña, Ayuntamiento de El Prat de Llobregat).

Afección en el polígono Mas Blau I y II (Ayuntamiento de El Prat de Llobregat).

Afección al Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria (IRTA) (Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña).

En la ejecución de las obras adaptarse a las cláusulas técnicas aprobadas por el Consejo de Administración de la Agencia Catalana del Agua para la autorización de trabajos en los acuíferos protegidos de la zona aluvial y deltaica del río Llobregat (ACA, Aguas de El Prat, Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta de Llobregat).

Tras el análisis de las alegaciones presentadas en el proceso de información la Dirección General de Ferrocarriles incorpora las siguientes medidas:

Con objeto de evitar la afección producida a zonas edificables en el polígono «Mas Blau», se desplazará el trazado hacia el oeste antes del cruce de la C-31, recogiendo la propuesta realizada en la alegación del Ayuntamiento de El Prat.

Como consecuencia del desplazamiento hacia el oeste, la variante de Vilanova también se ve desplazada en esa dirección, de forma que la ocupación de terreno se reduzca, evitando la afección a la masía de Can Traginer.

Recogiendo la propuesta de la alegación de el Ayuntamiento de El Prat, se adoptará como sistema de excavación el uso de tuneladora en el tramo cubierto, por lo que el alzado propuesto en el Estudio Informativo debe modificarse, adaptándose una rasante que comienza a descender con 25 milésimas, de forma que se puede emboquillar el túnel 140 metros antes de la autovía C-31, teniendo que ascender, posteriormente, para alcanzar la cota de la estación de la terminal norte. A partir de dicha estación, se mantiene el alzado de la solución propuesta en el estudio informativo.

Con objeto de minimizar la afección a las instalaciones del Instituto de Investigación y Tecnología Agroalimentaria (IRTA), se propone prolongar el tramo cubierto en la zona del emboquille, con un falso túnel de unos 200 m de longitud.

El proyecto constructivo tendrá en cuenta las recomendaciones de la Agencia Catalana del Agua, en la ejecución de obras de drenaje, para minimizar en todo lo posible las afecciones al Acuífero del Delta del Llobregat. Se estudiará el actual Inventario de pozos próximos a la traza y se propondrá el sellado de los mismos y de los sondeos geotécnicos o hidrogeológicos realizados.

El proyecto constructivo se coordinará con el trazado de la línea 9 de Metro, cuando éste esté definido.

La reposición de viales, servidumbres y accesos del estudio Informativo se considerará de nuevo en el proyecto constructivo para analizar posibles modificaciones así como la ejecución de nuevos pasos o caminos.

En las zonas que se prevea puedan existir yacimientos arqueológicos se realizará, antes de iniciarse las obras, una campaña de reconocimiento a fin de preservar el patrimonio artístico y cultural.

#### **Consulta a administraciones ambientales afectadas**

En julio de 2006, con posterioridad a la recepción del expediente en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, del Ministerio de Medio Ambiente, se solicita desde este departamento un informe a la Dirección General de Medio Natural de la Generalitat de Catalunya para que se manifieste sobre la posible afección ambiental de la infraestructura proyectada.

El informe mencionado se recibe en esta Dirección General en noviembre de 2006, destacando los siguientes aspectos:

Establecer medidas adecuadas para garantizar la preservación del acuífero y evitar en todo momento la afección a esta zona. Señala que el proyecto ha de cumplir las medidas preventivas y correctoras que establece la METALL (mesa técnica del acuífero del Delta del Llobregat, órgano técnico especializado creado por la Agencia Catalana del Agua

para efectuar la evaluación y seguimiento de los impactos que generan las diferentes infraestructuras en el acuífero).

Elaboración de proyecto definitivo de gestión de tierras, antes del comienzo de las obras, dónde figuren los destinos y volúmenes, que requerirá del informe del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda.

Elaboración de medidas correctoras específicas para minimizar el impacto sobre la fauna, teniendo en cuenta la proximidad de la ZEPA ya descrita.

En la definición de las medidas correctoras para evitar el impacto acústico se estará a lo dispuesto en la Ley 16/2002 de la Generalitat de Catalunya, de protección contra la contaminación acústica. Además y por estar la zona declarada de protección especial del ambiente atmosférico, según el Decreto 226/2006, de 23 de Mayo, se deberán elaborar medidas específicas de protección que reduzcan al máximo la emisión y dispersión de los contaminantes: dióxido de nitrógeno y partículas.

Propone la creación de una Comisión Mixta de Seguimiento entre las administraciones afectadas.

#### **8. Integración del proceso de evaluación. Impactos y medidas preventivas y correctoras**

Analizados todos los elementos integrantes del proceso de evaluación ambiental, se determina lo siguiente en relación a las posibles afecciones identificadas:

Afección a la hidrología e hidrogeología.

Antes de iniciar las obras se estudiará en profundidad el funcionamiento hidrogeológico de la zona y se controlarán los procesos de carga y recarga de los dos acuíferos.

La forma más exhaustiva de tener un conocimiento detallado es mediante la implantación de una red piezométrica. Esta red se mantendrá en funcionamiento incluso después de la ejecución de las actuaciones. De este modo se puede controlar la calidad de las aguas subterráneas, conocer el balance entre los acuíferos: superficial y profundo. Se realizará un seguimiento durante 24 horas del nivel de los acuíferos durante la fase de ejecución. Durante la fase de explotación también se llevará un control de la calidad y niveles freáticos de los acuíferos mediante controles piezométricos.

Se elaborará un proyecto específico de medidas de protección de las aguas subterráneas prestando atención a las zonas sensibles.

El proyecto constructivo estudiará con detalle, las cuencas hidrográficas interceptadas por la traza y sus caudales. Los drenajes transversales y las estructuras de drenaje longitudinal se diseñarán de acuerdo con los resultados extraídos y las normas de diseño. Con estas medidas se trata de minimizar el efecto barrera y el riesgo de represamiento de aguas.

En los tramos en los que la infraestructura discurre en túnel –desde la C-31 hasta el final del tramo– es necesario un estudio hidrogeológico que evite el efecto barrera de estas estructuras y la modificación del flujo subterráneo, que pueda producir mayores depresiones a nivel freático.

Se establecerán medidas específicas para evitar el arrastre de sedimentos a los cauces, tales como la ubicación de las canteras, préstamos, etc., en áreas que no afecten al sistema hídrico, aun en situaciones de escorrentía.

Las operaciones que se realicen en las proximidades de cursos de agua se realizarán previa construcción de barreras, vegetales, parapetos..., que eviten el depósito en sus cauces.

Se establecerán medidas para evitar el vertido de contaminantes:

La construcción del túnel genera aceites, grasas, lodos de perforación, aguas con finos en suspensión. Se proyectarán las medidas necesarias para el desvío, decantación y recogida de los efluentes contaminantes.

Se dispondrá de parques de maquinaria con superficies impermeabilizadas y balsas de decantación para recoger posibles vertidos.

En general se seguirán las cláusulas técnicas a contemplar en la autorización de trabajos en los acuíferos protegidos, aprobadas por el Consejo de Administración de la Agencia Catalana del Agua de 26 de febrero de 2004 y publicado en el DOGC núm. 4093 de 17 de marzo.

Afección sobre la geomorfología:

Se realizará un estudio detallado de los movimientos de tierra, las posibilidades de reutilización de materiales y la ubicación y restauración de las canteras, préstamos y vertederos.

Los excedentes se depositarán en zonas degradadas existentes y próximas a la obra y/o canteras abandonadas. Los préstamos procederán de canteras en explotación. En el proyecto constructivo se aportará un balance de movimiento de tierras, indicando dónde se destinarán los excedentes producidos. Se adjuntará un plano de localización de los préstamos y vertederos que se utilizarán, indicando el volumen de áridos que se pueden extraer o la capacidad de acogida.

Los caminos de acceso a la obra se realizarán por la propia traza de la nueva vía y, si no fuera posible, adaptados al terreno de manera que se eviten taludes de excesiva pendiente.

Control de la superficie de ocupación, mediante programación los movimientos de tierra y el jalonamiento de los límites de la zona de obra.

Afección sobre la vegetación y la fauna:

Las medidas de protección de la vegetación se concretan en:

1. Conservación de suelos. Se retirará la capa de tierra vegetal para su posterior reutilización. Se define un plan de revegetación, que consistirá en: hidrosiembra en superficie y la plantación de arbustos autóctonos de reforestación. Asimismo, se prevé la reposición de marras y medidas de conservación (riegos, abonado y tratamientos fitosanitarios). En el proyecto constructivo se detallarán las características de las zonas, especies y los criterios de plantación.

La conservación del suelo requiere una correcta gestión de residuos. Se concreta que esta obligación recae en el contratista, quien debe elaborar y ejecutar un plan de gestión de residuos.

Si se encontraran zonas con suelo contaminado, se procederá caracterizándolos y tratándolos, bien con técnicas de bioremediación «in situ» o bien, mediante su traslado a una planta de tratamiento de residuos peligrosos.

Las medidas de protección de la fauna consisten en establecer medidas de permeabilización de la traza, para garantizar el tránsito de especies animales, en diseñar medidas de protección y señalización de los tendidos eléctricos (tanto los de suministro como la catenaria) y en la planificación de los trabajos, evitando la época de nidificación, con el fin de evitar la muerte de pollos e individuos adultos y no interferir en la cría de especies de interés comunitario o importantes o otros motivos. Para el diseño de los pasos de fauna se estará de acuerdo con los criterios definidos en el Cuaderno de Medio Ambiente número 4 «Manual de prevención y corrección de las infraestructuras viarias sobre la fauna» editado por el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya.

Afección a la calidad ambiental:

Se elaborarán estudios de impacto acústico para predecir los niveles de ruido en la fase de explotación, que se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. En las zonas donde se superen los niveles máximos legales, se diseñarán pantallas acústicas o se procederá al aislamiento de las edificaciones afectadas. Las actuaciones ruidosas no podrán realizarse entre las 22.00 h y 8.00 h en el entorno habitado de las obras.

La calidad del aire se verá alterada por el aumento de partículas y contaminantes. Se tomarán algunas medidas como riegos periódicos y correcto mantenimiento de la maquinaria, para evitar estos impactos.

Afección sobre el patrimonio histórico-cultural:

Se llevará a cabo un plan de actuación arqueológica que se irá aplicando durante las distintas fases de los trabajos. Se contemplan las siguientes actuaciones:

Durante la redacción del proyecto de construcción, en coordinación con la Consejería de Cultura de la Generalitat de Catalunya, se procederá a la realización de prospecciones arqueológicas intensivas en las áreas ocupadas por el trazado y en las áreas de préstamos.

A partir de estas prospecciones se definirán las medidas preventivas y correctoras a adoptar. Se procederá a la inclusión de los elementos culturales en la planimetría de obra.

Se estudiará la viabilidad del retranqueo del trazado para alejarlo de la masía de Cal Felip de Coracero.

Para evitar la destrucción de cualquier resto arqueológico, fundamentalmente de pecios y del frente costero de Les Sorres, se procederá de forma que un equipo de arqueólogos esté permanentemente en obra realizando el control de la misma y, en el caso de que se halle algún indicio de hallazgo arqueológico, se paren las máquinas y se realice una consulta a alguno de los especialistas para evaluar la naturaleza y valor del material encontrado. En estas labores se estará en colaboración con el Centre d'Arqueologia Subaquática de Catalunya y el Servei de Arqueologia de Catalunya.

Afección sobre la organización territorial:

Se establecerán los pasos transversales de la línea para garantizar la permeabilidad de la misma, teniendo en cuenta las necesidades actuales y las previsiones futuras del uso del territorio. Se deberán mantener los cruces con las carreteras principales interceptadas y se repondrán las carreteras secundarias y los caminos vecinales.

### 9. Condiciones de protección ambiental

Con fecha 4 de noviembre de 2005 (B.O.E número 282, de 25/11/2005) se dicta una resolución por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se dispone la publicación del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña para el seguimiento medioambiental de un conjunto de infraestructuras en el Delta del río Llobregat. Entre estas infraestructuras acogidas al convenio se encuentran los accesos ferroviarios al aeropuerto de Barcelona.

En el citado Convenio se crea una Comisión Mixta como órgano colegiado para la vigilancia y control de interpretación y aplicación del mismo.

También se crea la Mesa Técnica como órgano colegiado de carácter técnico auxiliar de la Comisión Mixta para realizar los estudios de los impactos de conjunto y de los impactos cruzados de las obras y actuaciones incluidas en el convenio.

Por último, el convenio prevé que los proyectos de infraestructuras sobre los acuíferos y el seguimiento de dicho impacto durante la ejecución de la obra y su posterior explotación, serán realizados por la Mesa Técnica de los Acuíferos del río Llobregat (METALL).

Por lo tanto, este proyecto se incorpora a las prescripciones del citado Convenio para el seguimiento ambiental del mismo.

Con estas premisas se establecen los siguientes condicionantes con el fin de garantizar la protección de los recursos y ecosistemas asociados al ámbito de actuación y más concretamente los recursos hídricos, con el fin de conseguir una mayor garantía de seguridad, tanto para la salud, como para el medio ambiente.

Antes del comienzo de las obras se remitirán los estudios, proyectos específicos e informes previos detallados en el apartado 8, referidos a la hidrogeología, que garanticen la no afección a los elementos del medio antes descritos, a la Agencia Catalana del Agua para que se pronuncie sobre la misma. El informe de la Agencia Catalana del Agua será vinculante para la ejecución de las obras. Junto con esa documentación adicional se estimarán los caudales y se detallará la adecuación de la calidad a los límites exigidos por la legislación de las aguas del drenaje subterráneo, así como los destinos de las mismas. También se definirán los sistemas de evacuación de las aguas, su garantía de funcionamiento y su ubicación. De hecho, el sistema acuífero del Delta del Llobregat está declarado protegido por el Decreto 328/1988, de 11 de octubre, y la protección de sus recursos presenta varias razones, entre ellas el uso que tiene como recurso de agua potable para los núcleos de población cercanos y la interrelación existente con los espacios inundados que dan cobijo y sirven de sustento a la fauna y flora en las cercanas zonas protegidas: ZEPA ES0000146 «Delta del Llobregat», IBA 140 «Delta del Llobregat» y tres reservas naturales parciales inventariadas en el PEIN (Plan de Espacios de Interés Natural).

Las conclusiones de dichos informes deberán servir de garantía para la ejecución de las obras en las condiciones previstas o, en su caso, proponer las medidas preventivas o correctoras adicionales que sean necesarias.

Con el proyecto constructivo se elaborará un documento identificando los potenciales impactos acumulativos o sinérgicos con otras actuaciones en el ámbito de estudio.

Concretamente, se tendrán en cuenta las siguientes actuaciones: línea 9 del metro en su trazado a las terminales del aeropuerto, nueva terminal sur y ampliación del aeropuerto del El Prat y los nuevos accesos rodados al aeropuerto. Especialmente se hará hincapié en los efectos acumulativos o sinérgicos de los impactos en la hidrogeología.

En todo caso, los potenciales impactos acumulativos o sinérgicos identificados no deberán significar una merma en la consecución de los objetivos de protección del medio ambiente, en caso contrario se propondrán las medidas preventivas o correctoras adicionales necesarias para tal fin.

Antes del inicio de las obras se elaborará un estudio específico del impacto acústico, ruido y vibraciones, de la infraestructura proyectada y se definirán medidas correctoras específicas para dar cumplimiento a los valores de inmisión establecidos en la Ley 16/2002 de la Generalitat de Catalunya, sobre protección contra la contaminación acústica.

Antes del inicio de las obras se realizará un proyecto definitivo de gestión de tierras, donde figuren los destinos y volúmenes, que requerirá informe del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya.

Se procederá al desmantelamiento de la actual línea de cercanías al aeropuerto de El Prat una vez que entre en servicio la nueva traza propuesta.

La justificación del estudio informativo, que surge como consecuencia del protocolo de cooperación entre distintas administraciones públicas: Ministerio de Fomento, Generalitat de Catalunya, Consejo Comarcal del Bajo Llobregat y los Ayuntamientos de la comarca del Bajo Llobregat, se basa en la necesidad de aprovechar la remodelación de la red ferroviaria para impulsar la intermodalidad, configurar nuevos modelos globales de transporte y mejorar la integración de las infraestructuras en el entorno urbano. Además el objetivo que se buscó con la firma del protocolo de cooperación fue asegurar la preservación de la integración territorial y los valores medioambientales que no puedan ser protegidos mediante la adopción de otro tipo de medidas.

Teniendo en cuenta los condicionantes de todo tipo que presenta el territorio ante la construcción de una infraestructura tan poco flexible como es el ferrocarril, se propone el trazado definitivo del estudio informativo, señalando como uno de los factores que justifican la actuación la reducción en tiempo de viaje (en torno a un 45%) con el nuevo trazado en relación a la situación actual.

Como consecuencia de lo anterior cabe señalar que la actual red de cercanías al aeropuerto de El Prat perderá toda su justificación cuando la proyectada línea ferroviaria entre en funcionamiento.

La actual red de cercanías al aeropuerto, al igual que la nueva actuación propuesta, discurre en gran parte de su recorrido por terrenos del Parque Agrario del Baix Llobregat que surgió con los siguientes objetivos:

Preservar el espacio agrario.

Promover el desarrollo económico del territorio agrario y de las explotaciones agrícolas en particular.

Conservar y difundir los valores ambientales y culturales del territorio.

Con la propuesta de trazado en estudio, la única zona por la que discurre en superficie está sobre terrenos del Parque Agrario y, como quiera que la actual línea ferroviaria en explotación, que entrará en desuso una vez se ejecute el nuevo proyecto, también afecta aún hoy en día a los valores de las zonas agrícolas integradas en el Parque Agrario y atendiendo además las demandas presentadas en las alegaciones del período de información pública por: Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, Unión de Págesos de Cataluña, Parque Agrario del Bajo Llobregat, Comunidad de Usuarios de Aguas del Delta de Llobregat, Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, y como compensación por la pérdida de suelo agrícola que se producirá con la ejecución del nuevo proyecto, se procederá al cumplimiento de este condicionante, reponiendo los terrenos liberados y recuperando los mismos para su uso posterior.

Para ello se elaborará un proyecto específico de desmantelamiento de la actual línea de cercanías al aeropuerto y la recuperación de los terrenos afectados, en coordinación con las administraciones competentes en la ordenación del territorio, medio ambiente y el planeamiento urbanístico.

#### 10. Especificaciones para el seguimiento

El estudio de impacto ambiental contiene un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el mismo; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

Se realizarán una serie de controles previos a la ejecución, y se establecerán labores de vigilancia durante la fase de ejecución de las obras, del cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras de la Declaración de Impacto Ambiental y del Estudio, así como de la aparición de impactos ambientales.

El programa de vigilancia ambiental definirá específicamente las medidas necesarias para el control y seguimiento de la calidad de las aguas superficiales y el seguimiento y control de los niveles piezométricos y de la calidad de las aguas subterráneas en todo el ámbito de la actuación, de tal manera que la ejecución del proyecto y la posterior explotación de las infraestructuras no supongan en ningún momento un menoscabo de los recursos hídricos en los ecosistemas asociados a ellos, ni una merma en la calidad y cantidad del recurso de los acuíferos presentes en la zona.

A tal efecto, el promotor elaborará un proyecto específico de vigilancia ambiental, que no tendrá una duración inferior a tres años, para el control de la hidrología superficial y subterránea. En el mismo proyecto se fijarán los informes que sean necesarios desarrollar y la frecuencia de emisión de los mismos. Del examen de la documentación aportada, remitida a la Comisión Mixta, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

El promotor deberá incluir en los carteles identificadores y anunciadores de las obras, la explicitación del B.O.E. en el que se publica la presente Resolución, a efectos de facilitar su conocimiento y seguimiento.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 21 de diciembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto «Acceso a la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona, red de cercanías de Barcelona (Barcelona)», concluyendo que siempre y cuando que se autorice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de diciembre de 2006.-El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

# BANCO DE ESPAÑA

2200

*RESOLUCIÓN de 9 de enero de 2007, del Banco de España, por la que se publican las sanciones impuestas a Eurobank del Mediterráneo S.A., a don Eduardo de Pascual Arxé, a doña María del Carmen Rodríguez Robledo, a don Juan Luis Albert Caballero, a don José Luis Rubio Virseda y a don Alfonso Coronel de Palma Martínez-Agulló.*

Con fecha 30 de abril de 2004, el Consejo de Ministros, dictó Acuerdo resolviendo el expediente de referencia, IE/BP-3/2003 incoado por Acuerdo de la Comisión Ejecutiva del Banco de España de fecha 9 de mayo de 2003, entre otros a Eurobank del Mediterráneo S.A., a don Eduardo de Pascual Arxé, a doña María del Carmen Rodríguez Robledo, a don Juan Luis Albert Caballero, a don José Luis Rubio Virseda y a don Alfonso Coronel de Palma Martínez-Agulló, y habiendo adquirido firmeza por sentencias firmes de la Sala Tercera de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera del Tribunal Supremo de fecha 18 de octubre de 2006, procede, de conformidad con el artículo 27.5 de la Ley 26/1988, de 29 de julio (Boletín Oficial del Estado del 30), sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, dar publicidad en el Boletín Oficial del Estado de las siguientes sanciones por infracciones muy graves impuestas en dicho Acuerdo, que dispuso, entre otras sanciones, las siguientes:

«II. Imponer a Eurobank del Mediterráneo, S.A., las siguientes sanciones, previstas en el artículo 9 de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito:

Sanción de revocación de la autorización de la entidad, por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el artículo 5.k) en relación con el artículo 4.m), ambos de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, relativa a la insuficiente dotación de las previsiones para insolvencias, habiéndole sido impuesta sanción firme a la entidad en los cinco años anteriores por el mismo tipo de infracción.

Sanción de revocación de la autorización de la entidad, por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el artículo 4.b) de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, relativa al mantenimiento durante un período de seis meses de unos recursos propios inferiores a los exigidos para obtener la autorización correspondiente al tipo de entidad de crédito de que se trata.

Sanción de revocación de la autorización de la entidad, por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el artículo 4.j) de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, relativa al incumplimiento del deber de veracidad informativa debida a los depositantes y al público en general.

Sanción de revocación de la autorización de la entidad, por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el artículo 4.h) de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, relativa a la negativa o resistencia a la actuación inspectora.

III. Imponer a don Eduardo Pascual Arxé las siguientes sanciones, previstas en el artículo 12 de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito:

Sanción de separación del cargo, con inhabilitación, para ejercer cargos de administración o dirección en cualquier entidad de crédito por un plazo de seis años, y multa por importe de sesenta mil euros (60.000 €), por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el artículo 5.k) en relación con el artículo 4.m), ambos de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, relativa a la insuficiente dotación de las previsiones para insolvencias, habiéndole sido impuesta sanción firme en los cinco años anteriores por el mismo tipo de infracción.

Sanción de separación del cargo, con inhabilitación para ejercer cargos de administración o dirección en cualquier entidad de crédito por un plazo de ocho años, y multa por importe de sesenta mil euros (60.000 €), por la comisión de la infracción muy grave tipificada en el artículo 4.b) de la Ley 26/1988, de 29 de julio, sobre Disciplina e Intervención de las Entidades de Crédito, relativa al mantenimiento durante un período de seis meses de unos recursos propios inferiores a los exigidos para obtener la autorización correspondiente al tipo de entidad de crédito de que se trata.

Sanción de separación del cargo, con inhabilitación para ejercer cargos de administración o dirección en cualquier entidad de crédito por un