

Declaraciones de Impacto Ambiental de las ampliaciones de los aeropuertos de Barajas y El Prat



Rumbo a la defensa del medio ambiente

Los proyectos de ampliación de los aeropuertos de Barajas y El Prat ya cuentan con sendas Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), los documentos clave para hacer respetar los entornos naturales que rodean ambas instalaciones ante la ejecución de las obras. En ambas DIA se señalan todas las medidas a adoptar para eliminar o, al menos, minimizar los impactos de los trabajos, algo que el Ministerio de Medio Ambiente persigue con ahínco para defender lo máximo posible los parajes y las poblaciones afectadas.



las características de cada proyecto y del propio entorno que rodea cada infraestructura marcan las diferencias de las actuaciones.

AEROPUERTO DE BARAJAS

En el caso del aeropuerto madrileño, las medidas más relevantes tienen que ver, por una parte, con la necesidad de desviar un tramo de aproximadamente 1.700 metros del río Jarama. Ante este hecho, la DIA establece la elaboración de diversos estudios de detalle que permitan valorar las repercusiones que las obras pueden tener en el conjunto del sistema hidrológico de la zona e incluso aguas abajo de ese tramo. Para controlar la afección de las distintas obras subterráneas sobre el acuífero terciario y sus aportaciones al Jarama, se instalará una red de piezómetros, antes del inicio de las obras, y se realizarán ensayos de bombeo y aforos en el tramo del Jarama afectado con el fin de poder identificar y corregir el impacto sobre los caudales circundantes del río y los riesgos de desecación de los pozos. Esa red se mantendrá operativa, como mínimo, durante los tres primeros años después de finalizar las obras.

De cualquier forma, durante la fase de construcción, la DIA señala algunas medidas concretas para salvaguardar expresamente el sistema hidrológico como el vallado de los márgenes de los arroyos y del río Jarama en el ámbito de las obras para evitar ocupaciones temporales por instalaciones auxiliares o maquinaria; la construcción de balsas de decantación provisionales para las aguas procedentes de las obras; y la instalación de barreras de retención de sedimentos en las zonas de obra próximas a los cauces para impedir el arrastre de sólidos a los arroyos y al Jarama.

Debido al hecho de que este último río esté propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) por la UE, la DIA señala al promotor de las obras, es decir, a AENA, sobre la necesidad de elaborar un proyecto con medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado esa designación de LIC. Esas medidas compensatorias incluirán, al menos, la adquisición de una serie de fincas dentro del LIC y otras zonas de interés de la Cuenca de los ríos Jarama y Henares que posteriormente se restaurarán y me-

Las Comisiones de Seguimiento controlarán el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollen durante la construcción y operación de los proyectos de ampliación

Texto: Raquel Santos

Fotos: Vicente González

Los suelos, la calidad del aire, los niveles de ruido, el sistema hidrológico, la vegetación, la fauna y los hábitats naturales e incluso el patrimonio cultural del entorno afectado por las obras. Son los elementos más importantes que determina proteger la Declaración de Impacto Ambiental tanto de la ampliación del aeropuerto de Barajas como la de El Prat pero



jorarán para recuperar en lo posible las condiciones naturales de la zona y así compensar los impactos que afectan de forma directa a unas 1.250 hectáreas.

Para ello se propone, por una parte, comprar unas 750 hectáreas de terreno situadas total o parcialmente en la banda definida por la policía de los ríos Jarama y Henares, en una superficie tal que

asegure la compensación de la pérdida ecológica que el proyecto genera. Por otra parte, apunta la compra de otras 500 hectáreas situadas en otros lugares de la cuenca del Jarama —preferentemente en la Comunidad de Madrid— que alberguen, bien hábitats de especial importancia para la fauna (humedales, zonas de reproducción), bien sean fincas ahora degradadas susceptibles de repoblación o bien terrenos incluidos en la Red Natura 2000 o bien fincas de interés forestal.

Además, se restaurarán los hábitats y se protegerá a la fauna; se recuperarán los márgenes del arroyo de San Román (en Torremocha del Jarama) y los del arroyo de La Galga (entre Talamanca y Valdetoques); se repoblará de frondosas la finca Soto de la Heredad de las Torres (Algete) y las laderas de Paracuellos (180 hectáreas) y se plantea la construcción de un Centro de Recuperación de Fauna Silvestre.

CALIDAD DEL AIRE

Las medidas relativas a la protección de la calidad del aire constituyen otro de los pilares más importantes de la DIA de la ampliación del aeropuerto madrileño. En el plazo de un año a partir de la fecha de

UNA LABOR DE TODOS

Uno de los aspectos novedosos que incluye tanto la DIA del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas como en el de El Prat es la creación de sendas Comisiones de Seguimiento de las actuaciones que se van a llevar a cabo en ambas instalaciones. Estas comisiones estarán integradas por representantes del ministerio de Medio Ambiente, del de Fomento, de las respectivas comunidades autónomas y de los ayuntamientos afectados por las obras, lo que avala el interés de la administración central por hacer partícipe a todas las partes implicadas de la ejecución de proyectos tan importantes para el conjunto del país.

Estas comisiones, concretamente, tendrán las funciones de seguimiento y control del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollen durante las fases de construcción y operación de los respectivos proyectos de ampliación. Sus miembros, sin embargo, no sólo velarán para que se acaten las actuaciones contempladas en la DIA sino que también realizarán un seguimiento de las propias obras de los proyectos. Esta doble misión aumenta las competencias que, en el caso de Madrid, tenían los miembros de la Comisión de Vigilancia del Ruido creada a raíz de la construcción de la denominada tercera pista del aeropuerto.



publicación de este documento, se realizarán los estudios necesarios para caracterizar la situación previa a la entrada en servicio de las dos nuevas pistas, teniendo en cuenta las emisiones procedentes de la zona exterior del aeropuerto para proceder a las inmisiones. El resultado de estos estudios determinará las necesidades de ampliación de la actual red de estaciones de vigilancia de la calidad del aire, tanto en el interior del recinto aeroportuario como en el exterior, incluyendo como mínimo las rutas de salida y entrada de los aviones.

Las estaciones que hayan de instalarse deberán disponer de analizadores de dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, plomo y ozono. Tanto la red exterior como la interior del aeropuerto se conectarán con la estación central de la Red de Vigilancia, Predicción e Información de la Contaminación Atmosférica del Ayuntamiento de Madrid y con la Red Automática de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica de la Comunidad de Madrid, algo novedoso ya que hasta ahora no se había recogido tal conexión entre redes en ninguna otra DIA.

Las actuaciones encaminadas a proteger la vegetación, la fauna y los hábi-

tats naturales afectados por las obras ocupan también un lugar preferente en esta DIA. Aena deberá realizar un estudio sobre los movimientos de aves con relación a las operaciones aéreas de las nuevas pistas que justifique si es necesario desecar las charcas que se sitúan en el interior del recinto aeroportuario y cuáles serán las medidas que, en su caso, deberán compensar la desecación de esas charcas. Para evitar la afección a la avifauna durante el periodo de cría se evitarán las operaciones de desbroce y relleno de charcas desde mediados de marzo hasta finales de julio.

Además, se redactará un plan de restauración de márgenes y de la vegetación de ribera del tramo del Jarama afectado por las obras y se diseñarán las medidas de restauración de la vegetación de ribera para los tramos a cielo abierto de los arroyos Tia Martina-La Plata-Valdebebas, la Vega y Las Zorreras, con el criterio de implantación de las mismas especies que caracterizan los hábitats de interés comunitario que allí se desarrollan ahora. En cualquier caso, las afecciones derivadas de la pérdida de hábitats para la fauna —como son los medios acuáticos, los pinares y la vegetación de ribera— serán compensadas con medias de recreación de hábitats para las especies

Suelos, calidad del aire, niveles de ruido, sistema hidrológico, vegetación, fauna hábitats naturales e, incluso, patrimonio cultural, se han protegido en las Declaraciones de Impacto Ambiental de Barajas y El Prat



afectadas (ardeias, martinete, garceta común, galápago leproso o sapillo moteado, entre otros).

LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT

La ampliación del aeropuerto de El Prat supondrá, entre otras actuaciones, la construcción de una nueva pista paralela a la actual, en el lado mar, con una longitud de 2.660 metros. Esta obra afectará a la ZE-

PA del Delta del Llobregat (concretamente a la ZEPA de El Remolar y La Ricarda, entre las que se ubicará la nueva pista). Para minimizar los impactos en estos entornos protegidos, la DIA prevé unas medidas compensatorias que pasan por la adquisición, por parte de Aena, de la llamada *franja litoral*, que junto con las zonas adyacentes a los dos ámbitos de especial protección se transformen en un espacio litoral de interés natural.

Además, las medidas compensatorias deberán incluir, al menos, las siguientes actuaciones: creación de un corredor litoral para la interconexión biológica entre La Ricarda y el Remolar, con la recuperación de hábitats, ordenación del espacio y creación de infraestructuras para la divulgación ambiental; la ampliación del corredor litoral con la compra de la pineda del camping Toro Bravo, incluyendo la restauración de hábitats; la unión del sector de El Remolar con Can Sabadell; para el desarrollo de un corredor biológico desde el sector Remolar-Filipines hasta la ZEPA Els Reguerons a través de la zona de Can Sabadell, Aena, en el ámbito de la zona del servicio del aeropuerto, restaurará los hábitats y ejecutará las obras necesarias para facilitar el paso de la fauna sobre la riera de Sant Climet y la autovía de Castelldefels y la creación de un subsistema de protección urbana entre el aeropuerto y el núcleo de población de El Prat.

Los proyectos de ampliación de Los aeropuertos de Barajas y el Prat cuentan ya con Declaraciones de Impacto Ambiental, documentos clave para que las obras respeten los entornos naturales que rodean las instalaciones



Junto a ello, se llevará a cabo un completo plan de recuperación de hábitats que incluye, por una parte, un programa de recogida y conservación de especies protegidas de flora y fauna de los espacios protegidos y de otras zonas limítrofes que puedan verse afectadas por las obras y que deberán ser reintroducidas en los nuevos espacios propuestos como medidas compensatorias, y por otra, la creación de un Centro de Reproducción en Cautividad de especies protegidas, en coordinación con el órgano competente de la Generalitat. Cuando sea técnicamente viable, estas medidas se ejecutarán antes o simultáneamente a la realización de las obras.

PROTEGER LA FAUNA Y LA FLORA

Para proteger la vegetación y la fauna, más concretamente, se diseñará un programa de recolección de especies vegetales para su posterior trasplante o reproducción en vivero, que serán utilizadas en las labores de restauración e integración ambiental de las obras y para la recreación de hábitats. La DIA establece también que se ha de proceder a la renaturalización de la laguna de La Roberta, procurando que la restauración sea conforme con las comunidades del entorno para propiciar su función de corredor biológico. Además, se elaborará un plan de cortas selectivo y de gestión de los pinares, de los bosques de ribera y de los tarayares afectados por el control de alturas. Para evitar la afección a la avifauna durante el periodo de cría, la eliminación de la vegetación y el enterramiento de las lagunas del campo de golf existente en el aeropuerto no se realizarán entre el 1 de marzo y el 15 de julio. En relación con la acometida eléctrica de alta tensión para la nueva terminal y demás instalaciones aeroportuarias, se estudiarán distintas alternativas de trazado para evitar la afección directa a la ZEPA y se diseñarán medias preventivas y correctoras para eliminar las afecciones a la vegetación y a la fauna.

En la fase de explotación, y en el marco de las labores de vigilancia ambiental, además, se hará un seguimiento de los efectos de la contaminación lumínica en los humedales derivada de la construcción de los sistemas de aproximación.



En cuanto a la protección de la hidrología superficial y subterránea del entorno afectado, las medidas contempladas en la DIA pasan por la instalación de una red de piezómetros que, como en Madrid, sirvan para identificar y corregir los efectos de las obras en el nivel de los acuíferos, una red que se mantendrá operativa durante, al menos, los tres años siguientes a la finalización de las obras.



ABASTECIMIENTO DE AGUAS

Ante la futura demanda de abastecimientos para la nueva terminal y para la ciudad aeroportuaria, se estudiarán los consumos y se elaborará un plan de abastecimiento que prevea las alternativas a las extracciones de agua de pozos. Se definirán las soluciones adoptadas para garantizar el correcto desagüe de los terrenos urbanizados con el fin de evitar el riesgo de inundación y se definirán las soluciones adoptadas para la reposición de los canales afectados garantizando el mantenimiento de la capacidad hidráulica de desagüe actual, lo que es de especial interés en las lagunas de El Remolar y La Ricarda. También se estudiará y justificará la mejor solución para garantizar la aportación artificial de agua a la laguna de la Ricarda y, a efectos del control de la calidad de las aguas, se instalará el correspondiente sistema de monitorización o, en su caso, de depuración que garantice la calidad necesaria para el mantenimiento de esta laguna.

El sistema de drenaje de la vertiente este del campo de vuelo ha de propiciar la reposición de una laguna naturalizada que cumpla la función de antigua laguna de la Illa. El drenaje de la vertiente central del campo de vuelo se realizará de idéntica forma mediante la creación de un espacio de laminación de aguas naturalizado, evitándose el desagüe al mar a través de la ZEPA. Además, durante las obras se vallarán los márgenes de los canales y de las lagunas de El Remolar y la Roberta y de cualquier otra zona del espacio de interés natural que limite con la zona de obras, al objeto de evitar ocupaciones temporales por instalaciones auxiliares o maquinaria. Junto a ello, se construirán balsas de decantación provisionales para las aguas de las obras y se realizará un seguimiento antes de su vertido a cauce. En las zonas de obra próximas a cauces o lagunas se instalarán barreras de retención de sedimentos o cualquier otro dispositivo de función análoga que evite el arrastre de sólidos.

SUELO Y AIRE

Por otra parte, para defender los suelos y aunque la actividad aeroportuaria no influye en la contaminación por metales, se deberá elaborar un estudio para identificar las posibles contaminaciones por metales e hidrocarburos para evitar posibles afecciones sobre aguas subterráneas y las lagunas litorales. En las zonas afectadas se recuperará la capa superior de tierra vegetal.

Con el fin de velar por la calidad del aire, y al igual que en el aeropuerto de Barajas, se conectarán las estaciones de vigilancia que sean necesarias instalar a la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica del Departament de Medi Ambient de la Generalitat. Al igual también que en el caso de la ampliación del aeropuerto madrileño, se elaborará un plan de aislamiento acústico de las viviendas afectadas por la huella sonora de las nuevas pistas. ■