



## CAPITULO 6

### CONTEXTO TERRITORIAL Y DE PLANIFICACIÓN DEL DELTA

- **Situación territorial**
- **Planificación de infraestructuras**
- **Situación urbanística**
- **Servidumbres aeronáuticas**
- **Impacto acústico**

#### Situación territorial

Territorialmente, el Aeropuerto de Barcelona se enmarca en el ámbito de la comarca del **Baix Llobregat**. Esta comarca abarca la cuenca baja del río Llobregat y su plana deltaica, determinando un espacio territorial que incluye un amplio frente marítimo y que se estrecha en su parte interior. Con una superficie de 486,5 kilómetros cuadrados y una población de 643.419 habitantes es una de las comarcas más pobladas y con más densidad de habitantes de Catalunya (1.322,5 hab/km<sup>2</sup>). El conjunto de los asentamientos urbanos se sitúa históricamente en las áreas no inundables, en el límite de las tierras fértiles formadas por campos de regadío propiciado por una intensa red de canales, el abundante agua de sus acuíferos superficiales y profundos y la riqueza de sus tierras formadas por depósitos de aluvión. Dentro del rango medio de Catalunya, los asentamientos humanos son de tamaño medio-grande, con máximas poblaciones en los municipios de Cornellà, Sant Boi y el Prat, (entre 83.000 y 64.000 habitantes) y todo un conjunto de municipios con poblaciones superiores a los 20.000 habitantes.

Históricamente, además, ha sido siempre objeto de interés por su capacidad de soportar en su franja costera espacios de ocio, tal y como se puede demostrar por el conjunto de propuestas que a lo largo de este siglo se han producido, si bien ha sido en los últimos decenios cuando se ha desarrollado urbanísticamente, de forma efectiva, su espacio litoral.

Su proximidad a Barcelona y a los grandes núcleos de población de Catalunya ha propiciado una fuerte presión urbanizadora del conjunto del territorio de la comarca. Y ello no sólo desde el punto de vista del asentamiento residencial y de ocio, sino además desde el punto de vista de la localización industrial que ha hecho de este territorio uno de los más fuertemente industrializados del Mediterráneo.



La velocidad de los cambios socio-económicos, desde un entorno agrícola, a un desarrollo residencial y de ocio y a una sociedad fuertemente industrializada dotada de amplios servicios ha llevado a plantear conflictos sobre la ocupación de un territorio, que además sustenta actividades periurbanas derivadas de su proximidad a los grandes núcleos industriales. El conflicto viene además agravado por la existencia de **espacios de interés natural** que deben compartir su entorno con actividades próximas o inmediatas con las que han de coexistir en función del reducido espacio físico. Tal es el caso de las Reservas Naturales Parciales de la Ricarda y el Remojar, ambas incluidas dentro de las Zonas de Especial Protección de Aves por declaración de la Unión Europea.

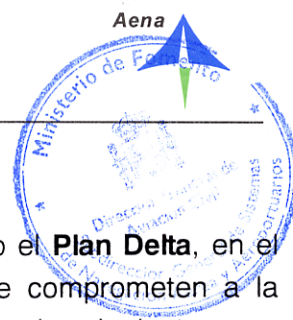
Por otra parte, la pujanza económica, industrial y comercial de Catalunya, han convertido a esta comarca en una pieza clave dentro del marco globalizador de las actividades de transporte y distribución. La proximidad de un puerto de gran importancia como es el de Barcelona, la existencia del aeropuerto en continuo crecimiento, y de grandes infraestructuras de comunicación coincidentes en el territorio, hace de la **parte sur del Baix Llobregat un enclave estratégico** para desarrollar uno de los grandes polos de **intermodalidad de Europa**.

Esta situación estratégica no impide sin embargo la necesidad de **racionalizar el uso de su territorio**, de forma que, manteniendo y potenciando sus posibilidades de desarrollo económico, la implantación o ampliación de las infraestructuras no aumente el conflicto derivado de la coincidencia de tantos intereses en un reducido espacio físico como en el que se sitúa el Aeropuerto de Barcelona.

La necesidad de conjugar los intereses económicos y sociales derivados del impulso promocional del desarrollo del entorno barcelonés como **plataforma logística del Sur de Europa** obliga a las administraciones públicas a dotar al territorio de nuevas infraestructuras, y modernización y ampliación de las existentes, de forma que se potencie el área económica y su competitividad en el ámbito europeo. Y todo ello sin menoscabo de la **sostenibilidad del crecimiento** en un espacio físico en el que además de los intereses económicos han de convivir los intereses medioambientales y los derivados de actividades de carácter primario.

### **Planificación de infraestructuras**

Fruto del compromiso entre las administraciones públicas, y como resultado de la maduración de la problemática derivada del conjunto de intereses existentes, se



alcanzan unos acuerdos de actuación territorial, conocidos como el **Plan Delta**, en el que la administración del Estado, la Autonómica y la Local se comprometen a la ejecución de determinadas actuaciones entre las que cabe destacar las siguientes:

- ampliación del Puerto de Barcelona
- ampliación del Aeropuerto de Barcelona
- desvío del río Llobregat
- construcción de la depuradora del Llobregat
- creación de áreas de protección ambiental y urbana

Paralelamente a ello, la construcción de la **autovía del Llobregat**, la prolongación de la denominada “Pata Sur”, y la futura llegada del **ferrocarril de alta velocidad** y ancho europeo al puerto y al aeropuerto completan el conjunto de infraestructuras básicas necesarias para asegurar los objetivos de mejora de la intermodalidad y competitividad en el campo logístico del territorio.

Lo expuesto lleva a un conjunto de actuaciones interiores a los espacios objeto del Plan Delta. En el **Puerto** su ampliación, incorporando además una zona logística sobre terrenos ganados por el desvío del río. En el propio río desviado, el espacio de laminación de aguas permite la creación de un área de calidad medioambiental y la construcción de una gran depuradora. En el **Aeropuerto** la creación de los espacios necesarios no sólo para garantizar la satisfacción de la demanda derivada de su propio crecimiento sino además para ofertar los servicios necesarios para garantizar una posición de aeropuerto “hub”, sede de distribución de tráfico aeronáutico, de mantenimiento de aeronaves, servicios y carga aérea. A esto se han de unir las actuaciones de carácter medioambiental necesarias para lograr un balance global positivo.

En relación con el Aeropuerto los objetivos se centran en dotarlo de una tercera pista de forma que sea capaz de atender 90 operaciones por hora y un total de 40 millones de pasajeros, además de potenciar en sus límites con la zona litoral un corredor de protección costero y de unión entre las áreas de interés medioambiental que lo limitan en sus lindes nordeste y sudoeste antes mencionados.

Además de estos aspectos, el Plan Delta asigna el objetivo finalista al Aeropuerto de que contribuya a la conformación de la plataforma logística de Barcelona, dotándola de intermodalidad con el transporte aéreo.



## Situación urbanística

Desde el punto de vista urbanístico la totalidad del espacio que actualmente abarca el Aeropuerto de Barcelona, que ocupa suelos de los municipios del Prat de Llobregat, Sant Boi y Viladecans, y el de su futura ampliación están dentro del ámbito territorial regulado por el Plan General Metropolitano, aprobado definitivamente el año 1976. En la actualidad sus terrenos están calificados de sistema aeroportuario (clave 2).



A fin de situar desde el punto de vista urbanístico el entorno del Aeropuerto actual, y en particular los suelos que actualmente están calificados de sistema aeroportuario, distinguiremos cuatro zonas situadas aproximadamente **al norte**, con límites urbanizados o en previsión de serlo, que lindan con las áreas inmediatas al núcleo urbano del Prat de Llobregat, **al este** con suelo agrícolas y el futuro desvío del río Llobregat, **al sur**, y entre el aeropuerto y el mar, con suelos calificados de sistemas con destino a parques, equipamientos, áreas de protección paisajística, de servicios, suelos calificados como libre permanente, de zonas de acampada, y suelos urbanos residenciales y, **al oeste**, a través de la carretera comarcal 246, con suelos calificados urbanísticamente como equipamientos y agrícolas.

Ya desde una visión más próxima en la parte norte del actual sistema aeroportuario se sitúan dos actuaciones urbanísticas, denominadas **Mas Blau I y II**, con objetivos de desarrollo de actividades terciarias y comerciales vinculadas en buena parte al sistema aeroportuario, y que físicamente ocupan el triángulo conformado entre la carretera comarcal 246, el acceso al área terminal actual del aeropuerto desde aquella y los límites de la propiedad del aeropuerto. También al norte y separado de los anteriores sectores por el acceso al aeropuerto se sitúa el **núcleo urbano del Prat de Llobregat**, del que en su borde próximo al aeropuerto cabe destacar el barrio de San Cosme, en actual proceso de remodelación y con una zona verde ejecutada en su mayor parte sobre el actual sistema aeroportuario, y los suelos urbanizables no programados residenciales, sin ejecutar y sin planeamiento aprobado, que conforman el límite sur del municipio. Entre esta área y el actual sistema aeroportuario está prevista una franja de zona verde de aproximadamente ochenta metros de profundidad. Asimismo, y también dentro del sistema aeroportuario actual cabe destacar la presencia del barrio de Las Palmeras y un conjunto de actividades periurbanas.

En el este, y teniendo en cuenta la actual traza del desvío del río Llobregat y obviando por lo tanto las calificaciones existentes en el entorno aeroportuario antes de ello, únicamente existen suelos no urbanizables.



El variado conjunto de clasificaciones y calificaciones urbanísticas del sur del sistema aeroportuario actual se conjuga además con determinaciones territoriales derivadas de la legislación medioambiental de Catalunya que incluye espacios protegidos a través de su incorporación al **Plan de Espacios de Interés Natural (PEIN)**, y que posteriormente, han sido declarados por la **Unión Europea como Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA)** y que se sitúan en los entornos de las zonas denominadas **La Ricarda** y **El Remolar**, situadas respectivamente al sudeste y sudoeste del sistema aeroportuario. Esta última, que amplía sustancialmente el ámbito abarcado en el PEIN, se prolonga por la franja costera en dirección a la primera.

En esta zona se han de considerar además distintas situaciones urbanísticas. En primer lugar el **área de Can Camins**, con clasificación de suelo urbano por sentencias del Tribunal Supremo recaídas entre los años 1984 y 1995. En su ámbito se inscriben calificaciones urbanísticas de equipamientos, residencial, servicios y parques. En segundo lugar el ámbito del **Plan Especial Remolar-Filipinas**, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Viladecans, que califica los suelos de áreas de acampada (sobre las superficies ocupadas por los campings “Toro Bravo”, “Filipinas” y la “Ballena Alegre”), un área destinada a campo de golf y un ámbito destinado a parque de protección de la laguna del Remolar. Sobre el ámbito de este Plan Especial se extiende buena parte de la **Zona de Especial Protección de Aves** del Remolar. En este ámbito se sitúa además el canal de la Vilada y la desembocadura de la riera de Sant Climent, ya canalizada. Un poco más allá de su límite sudoeste llega hasta el mar el lago de la Murtra.

Al oeste del suelo calificado actualmente de sistema aeroportuario, y situados al otro lado de la carretera comarcal 246, los suelos están calificados de equipamientos y agrícolas. Estos últimos, así como los situados al sur del núcleo urbano del Prat de Llobregat, dentro del ámbito del sistema aeroportuario actual, son en la actualidad objeto de una propuesta de desarrollo de **un parque agrario** promovido por la **Diputación de Barcelona**, cuyo objetivo es el de detener el proceso de degradación de la agricultura en el ámbito del Valle Bajo y el Delta del Llobregat. Esta iniciativa ha tomado forma de Plan Especial y su tramitación se encuentra en fase de exposición pública de criterios, objetivos y soluciones generales de acuerdo con lo previsto en el artículo 125 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.





### Servidumbres aeronáuticas

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona fueron establecidas en el Decreto 3168/1971, publicado en el BOE nº 311, de 28 de Febrero de 1971<sup>1</sup>. Estas servidumbres están asociadas a la configuración de campo de vuelo que se definía en el Plan Director de finales de los años 60:

- Pista 07C-25C, de 3.340 m de longitud, coincidente con la actual pista 07-25.
- Pista 02-20, de 3.230 m de longitud, coincidente con la actual pista 02-20.
- Futura pista 07R-25L, de 3.560m de longitud, situada a 1.500 m de distancia al Sur de la actual pista 07-25.
- Futura pista 07L-25R, de 1.800 m de longitud, situada a 1.250 m de distancia al Norte de la actual pista 07-25.

Asociado al Plan Director que ahora se somete a aprobación, **deberán promulgarse las nuevas servidumbres aeronáuticas.**

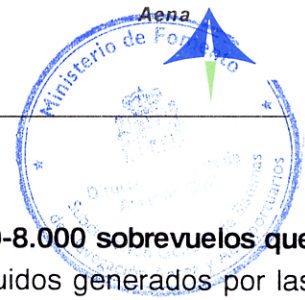
### Impacto acústico

El ruido de las aeronaves es el impacto medio ambiental más significativo asociado con la industria del transporte aéreo. En los últimos años se han producido importantes avances con la introducción de aeronaves que producen cada vez menos ruidos y la prohibición de operaciones a las aeronaves que no cumplen con las especificaciones de los Capítulo 2 y 3 del Anexo 16 de la Organización Internacional de Aviación Civil. A partir de 2002 tampoco podrán operar aeronaves Capítulo 2 en el aeropuerto.

En el Aeropuerto de Barcelona se identifican dos áreas sensibles a los problemas de ruidos. El Prat del Llobregat y la zona costera de Gava y Castelldefels.

Con respecto a **El Prat del Llobregat**, el aeropuerto ha realizado un importante esfuerzo de reducción de los niveles de ruido; **en 1998 solamente se produjeron 27**

<sup>1</sup> Las Servidumbres Aeronáuticas de Aeródromo, de Instalaciones Radioeléctricas y de Operación de Aeronaves, reguladas en el Decreto 584/1972 de 24 de Febrero, se refieren a aquellas restricciones que los aeródromos y sus instalaciones imponen sobre el territorio que los rodea, para la seguridad de las aeronaves ante la presencia de obstáculos en sus trayectorias de aproximación y despegue, y de interferencias en los sistemas terrestres de ayudas a la navegación. Las restricciones definen una serie de áreas alrededor de pistas de vuelo e instalaciones radioeléctricas, dentro de las cuáles no debe existir ningún tipo de obstáculo, móvil o fijo, y una serie de planos inclinados y superficies cónicas que establecen limitaciones de altura en la edificación próxima al Aeropuerto, y que no deben ser perforados por obstáculos fijos. El ámbito de las servidumbres rebasa los límites del propio aeropuerto, y llega a extenderse varios kilómetros más allá del recinto aeroportuario



**sobrevuelos encima de la localidad, en contraste con los 4.000-8.000 sobrevuelos que se realizaban a finales de los 80.** Por lo que respecta a los ruidos generados por las operaciones de despegue por la pista 20, esta previsto construir una pantalla de atenuación de ruidos que asegurara una atenuación entre 15-17 dBA de manera que la huella de 55 Ldn no excederá los límites del sistema aeroportuario.

En relación a la zona costera de **Gavà y Castelldefels** también los avances han sido muy importantes: **en 6 años se han reducido a la mitad los sobrevuelos del litoral – 65.000 en 1992 a 32.000 en 1998-**.

En términos de tipos de aeronaves, una de las aeronaves dominantes en este Aeropuerto durante muchos años y que más nivel de ruidos produce -el B727, aeronave Capítulo 2 -, también ha disminuido su operación en términos absolutos (5.000 operaciones menos en 3 años) y en términos relativos (16 % en 1996 al 11 % en 1998). La previsión es que antes incluso de 2002, se producirá una reducción muy importante de las aeronaves que no cumplan con las especificaciones Capítulo 2.

La previsión para el año 2000 es la prohibición de operaciones de los aviones de la antigua Unión Soviética que no cumplan con las especificaciones del Capítulo 2 del Anexo 16 de OACI.