

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 5785** *Resolución de 27 de mayo de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Adecuación del sistema de iluminación de aproximación de la cabecera 03, aeropuerto de Lanzarote».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 25 de abril de 2018, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, un escrito de ENAIRE entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, en el que se solicita, el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada, adjuntándose la documentación ambiental del proyecto.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El proyecto tiene por objeto la adecuación del sistema de aproximación existente en la cabecera 03 del aeropuerto de Lanzarote, para adaptarlo a las especificaciones de un sistema de luces de aproximación de categoría I reducido, de 420 m de longitud medidos desde el umbral 03, adaptado a lo regulado por el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado y la Orden FOM/2086/2011, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo del Real Decreto. Simultáneamente, se pretenden subsanar las deficiencias existentes en la pasarela sobre el mar, desde el punto de vista de seguridad y salud.

El aeropuerto de Lanzarote se encuentra situado a cinco kilómetros de Arrecife, capital de la isla, en terrenos pertenecientes a los términos municipales de San Bartolomé y Tías.

El promotor es AENA y el órgano sustantivo, ENAIRE del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 18 de junio de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
S. G. de Dominio Público Marítimo Terrestre. D. G. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica.	SI
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. S. G. de Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	NO
Oficina Española de Cambio Climático.	SI
S.G. para la Protección del Mar. D.G. de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica.	SI
D.G. de la Marina Mercante. Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima del Ministerio de Fomento.	NO

Relación de consultados	Respuestas recibidas
S.G. de Protección del Patrimonio Histórico. D.G. de Bellas Artes y Bienes Culturales. Ministerio de Educación Cultura y Deportes.	SI*
Instituto Español de Oceanografía (IEO).	NO
Instituto Geográfico Nacional.	SI
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).	
D.G. de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Consejería de Turismo, Cultura y Deporte del Gobierno de Canarias.	NO
D.G. de Protección de la Naturaleza. Viceconsejería Medio Ambiente. Consejería Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias.	SI
D. G. de Aguas. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas. Gobierno de Canarias.	SI
D.G. de Ordenación del Territorio. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad del Gobierno de Canarias.	NO
D. G. de Transportes. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Gobierno de Canarias.	NO
D.G. de Seguridad y Emergencias. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.	NO
Puertos Canarias. Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias.	NO
Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria.	NO
Cabildo Insular de Lanzarote.	SI
Instituto Volcanológico de Canarias (INVOLCAN).	NO
Consejo Insular del Agua de Lanzarote*.	SI
Centro Geofísico de Canarias.	NO
Instituto de Oceanografía Cambio Global. Universidad de las Palmas de Gran Canaria.	NO
Centro Oceanográfico de Canarias.	NO
Agencia Canaria de Protección del Medio Natural. Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y seguridad del Gobierno de Canarias.	SI
Capitanía Marítima de Las Palmas.	NO
Ayuntamiento de San Bartolomé.	NO
Ayuntamiento de Tías.	NO
SEO/BirdLife.	NO
Asociación Canaria Defensa de la Naturaleza Ascan*.	NO
Ecologistas en Acción de Lanzarote*.	NO

* Tras devolución de los oficios por dirección desconocida, el 6 de septiembre de 2018 se vuelve a realizar una consulta a nuevas direcciones.

El 15 de octubre, no habiéndose recibido informes de la S. G. de Dominio Público Marítimo Terrestre del Ministerio para la Transición Ecológica y del Cabildo Insular de Lanzarote, se les requiere para que en el plazo de 10 días remitan informe sobre el proyecto.

El 15 de noviembre de 2018, tiene entrada en el registro auxiliar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, el informe emitido por el Cabildo de Lanzarote.

El 4 de diciembre del 2018, tiene entrada el informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar (DGSCM) del Ministerio para la Transición Ecológica, que pone de relieve una serie de cuestiones que no están bien resueltas en el documento ambiental, entre las que cabe reseñar como más relevantes que las conclusiones del estudio general del clima marítimo no se pueden considerar válidas ya que existen unos errores de base, enumerados en el informe, en el planteamiento de los cálculos y que no se ha presentado información en relación a las condiciones de diseño y cálculo de la estructura semicircular proyectada. Además, la Dirección General establece una serie de condiciones para la ejecución del proyecto, que el promotor debe aceptar. Por ello, el 15 de marzo de 2019 se solicita al promotor que dé respuesta a las cuestiones expuestas en el informe.

Transcurrido el plazo sin haberse recibido ninguna documentación, el 5 de junio de 2019, se reiteró al promotor el requerimiento de la documentación adicional.

El 18 de julio de 2019, tiene entrada en el registro general del Ministerio para la Transición Ecológica, la información adicional al Documento Ambiental del proyecto remitida por AENA. El 12 de septiembre de 2019, se remite un CD con una copia de la información presentada por el promotor a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa del Mar, solicitando que de acuerdo con sus competencias, especialización o ámbito de actuación, emita un informe sobre si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas en la documentación, en particular sobre las cuestiones planteadas en su informe anterior.

El 14 de enero de 2020, tiene entrada el informe de la Dirección General de la Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

El 16 de enero de 2020, se recibe contestación del Consejo Insular de Aguas de Lanzarote.

Con la información hasta aquí recabada se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El sistema de iluminación de aproximación (SIA) a ejecutar, es un sistema reducido, de 420 m de longitud, medidos desde el umbral 03. Estará compuesto por un total de 36 luces, siendo 3 empotradas y las 33 restantes elevadas, 22 de las cuales se colocarán sobre una estructura que se localizará en la zona intermareal, que tendrá 210 m de longitud y estará apoyada sobre 10 pilares. La separación de las luces en la línea central será de 30 metros.

El sistema de aproximación estará compuesto por una fila de luces hasta una distancia de 300 metros del umbral, con dos barras transversales, a 150 m y a 300 metros del umbral 03. La barra situada a 150 m estará formada por un total de 9 luces, ocupando 22,5 m de ancho. La barra situada a 300 m estará formada por 11 luces, ocupando 30 metros de ancho. A partir de la barra de 300 m, se colocarán dos luces en el eje, hasta los 420 m.

La estructura a ejecutar sustituirá a la actual que está obsoleta. Constará de 7 vanos de unos 30 metros, en los que se instalarán 22 luces elevadas. Su longitud será de 210 m; estará apoyada sobre 10 pilares sobre zapatas empotradas en la roca, en el primer pilar, que será el que dé acceso a la estructura; se ejecutará una plataforma semicircular anexa al paseo marítimo, delimitado por una escollera y un relleno estructural.

En el documento ambiental se indica que al tratarse de nuevos elementos que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas, ya que las necesidades que

presenta el aeropuerto sólo pueden ser cubiertas por la ejecución del proyecto descrito anteriormente.

b) Ubicación del proyecto:

El aeropuerto de Lanzarote se encuentra situado a 5 kilómetros de Arrecife, capital de la isla, en terrenos perteneciente a los términos municipales de San Bartolomé y Tías.

El ámbito del proyecto, según el documento ambiental, queda definido por la superficie comprendida entre el umbral 03 y el final de la estructura elevada sobre el mar que sirve de soporte al sistema de aproximación en el aeropuerto de Lanzarote.

Según el documento ambiental, la vegetación presente en la zona de estudio es escasa, debido a su localización en una estrecha banda litoral sometida al efecto de las mareas y a la elevada antropización del entorno, por lo que se puede considerar que el área no posee valores botánicos naturales que le otorguen un valor conservativo relevante. Señala que entre los vallados de seguridad y perimetral del aeropuerto y en la zona de playa próxima al sistema de iluminación actual, se ha detectado que se encuentra presente el balancón (*Traganum moquinii*), especie catalogada como vulnerable en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas).

En la zona de estudio o limítrofe con la misma el promotor indica que se localizan los siguientes Hábitats de Interés Comunitario:

– Código 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda». No es un hábitat considerado como prioritario. Este hábitat está contenido dentro del ZEC denominado «Sebadales de Guacimeta», localizado a escasos 5 metros de la delimitación de la zona de servicio.

– Código 2130 «Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)», localizado en parte en el interior de la zona de servicio del aeropuerto, por lo que presenta una calidad media-baja ya que soporta una fuerte presión por actividades humanas, considerándose que no posee méritos ecológicos de especial relevancia.

– Código 1210 «Vegetación anual sobre desechos marinos acumulados», hábitat no considerado como prioritario.

El documento ambiental señala que en la zona se encuentra también el Hábitat de Interés Comunitario 2120 «Dunas móviles de litoral con *Ammophila arenaria* (dunas blancas)», identificado recientemente por el Servicio de Biodiversidad de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

El grupo faunístico más abundante es el de la avifauna, aunque también se debe destacar la presencia de fauna sabulícola o de arena. Las especies de aves presentes en el ámbito del proyecto son: perdiz moruna (*Alectoris barbara*), codorniz (*Coturnix coturnix*), chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*), corredor (*Cursorius cursor*), alcaraván (*Burhirius oedicnemus*), gaviota argétea (*Larus argentatus*), bisbita caminero (*Anthus berthelotii*), curruca tomillera (*Sylvia conspicillata*), alcaudón real (*Lanius excubitor*), triguero (*Emberiza calandra*), camachuelo trompetero (*Bucanetes githagineus*), gorrión moruno (*Passer hispaniolensis*). El chortilejo patinegro y el corredor se encuentran clasificados como vulnerables y la bisbita caminero, la curruca tomillera, el alcaraván, el alcaudón real y el camachuelo trompetero como de interés especial en el Catálogo Canario de Especies Protegidas.

Durante los años 2014 y 2015, Aena realizó una serie de trabajos de campo para estudiar la fauna presente en el aeropuerto de Lanzarote y su entorno. Las especies más abundantes, se ha observado que son la gaviota patiamarilla, la paloma bravía, la bisbita caminero y el gorrión moruno. Cabe destacar la presencia en invierno del chorlito patinegro, catalogada como vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, en el interior de la zona de servicio.

El promotor indica que durante la visita de campo no ha sido detectada la presencia en el área de actuación de ninguna de las especies que ostentan alguna categoría de protección incluidas en la cuadrícula del Banco de Datos de biodiversidad de Canarias de

la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, dado que la zona tiene un elevado nivel de antropización.

Colindante con el recinto aeroportuario se localiza la ZEC de ámbito marino de la Demarcación Marina Canaria denominada «Sebadales de Guacimeta», cuya vegetación son plantas fanerógamas, como *Cymodocea nodosa* o la *Halophila decipiens*, asociadas a este tipo de praderas submarinas y que forman lo que se denominan «sebadales». Asimismo, el aeropuerto es colindante por el sur con el LIC ESZZ15002 de ámbito marino «Espacio marino del Oriente y Sur de Lanzarote y Fuerteventura», localizándose en el mismo el hábitat de interés comunitario Arrecifes (Hábitat 1170), que puede albergar comunidades bentónicas de especies de animales, algas y concreciones coralígeas. En cuanto a la fauna presente destaca el delfín mular (*Tursiops truncatus*), el cachalote (*Physeter macrocephalus*), el cachalote pigmeo (*Kogia breviceps*), el cachalote enano (*Kogia sima*), el zifio de Cuvier (*Ziphius cavirostris*), el zifio de Blainville (*Mesoplodon densirostris*), el zifio de Gervais (*Mesoplodon europaeus*), el zifio de True (*Mesoplodon mirus*), el calderón gris (*Grampus griseus*) y el calderón tropical (*Globicephala macrorhynchus*).

Las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) cercanas al aeropuerto se encuentran a 3,5 km al noroeste, la ZEPA ES0000100 «La Geria» y a unos 9 km al norte la ZEPA ES0000350 «Llanos de La Corona y Tegala Grande».

El documento ambiental señala que no se localiza en las proximidades del aeropuerto ningún espacio con figura de protección autonómica, siendo el más cercano el Paisaje Protegido de La Geria, a unos 3,5 km al noroeste del aeropuerto.

La isla de Lanzarote fue declarada Reserva de la Biosfera por la Unesco, estando los terrenos del aeropuerto en la zona de transición, la menos restrictiva y sometida al Plan Insular de Ordenación que contempla un desarrollo armónico de la isla, bajo unos criterios de manejo y explotación que garanticen la sostenibilidad de los recursos naturales y patrimoniales.

En el entorno inmediato del área de estudio no hay zonas declaradas como IBA (Área de Importancia para las Aves), situándose la más cercana a 6 km al norte del aeropuerto, la IBA n.º 332 «Jable de Famara».

El Plan Insular de Ordenación de Lanzarote, distingue 35 unidades de paisaje homogéneas, localizándose el aeropuerto en la N.º 31 «Conurbaciones a lo largo de la línea de costa», caracterizada por una elevada densidad de población y porque en ella se concentra la principal actividad productiva de la isla: aeropuerto, autopista, polígonos industriales y la capital insular.

El promotor ha comprobado los Bienes de Interés Cultural de Lanzarote, que constan en el catálogo arquitectónico municipal de Tías (2005), señalando en el documento ambiental que se localizan todos ellos alejados del recinto aeroportuario, y los que se encuentran en el término municipal de San Bartolomé no están ninguno de ellos dentro del recinto aeroportuario ni en sus inmediaciones. Dado que en el Informe de sostenibilidad ambiental del Plan General de Ordenación Urbana de San Bartolomé, aparece un yacimiento en el entorno del aeropuerto, el promotor consultó al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Lanzarote. Este organismo indica que en la zona de Guacimeta se tiene constancia de un yacimiento paleontológico y que en la actualidad una parte de este yacimiento se encuentra bajo la pista del aeropuerto y de las construcciones arquitectónicas del núcleo poblacional de Playa Honda.

c) Características del potencial impacto:

Suelo, movimiento de tierras y residuos:

Los principales impactos del proyecto sobre el suelo se producen en el lecho marino y en su mayoría en la fase de explotación.

Durante la fase de construcción, se producirá una ocupación temporal de unos 5.713,3 m² y en la fase de funcionamiento habrá una ocupación permanente de 413,9 m² sobre el dominio público marítimo-terrestre (DPMT). La superficie ocupada por la nueva

estructura sobre el mar, se verá reducida respecto a la ocupación actual, ya que la ubicación de la nueva estructura se desplazará hacia el centro de la pista 03-21, por lo que se pasa de una superficie ocupada en el ámbito marino de 514,6 m² a 413,9 m². La superficie efectiva de ocupación sobre el lecho marino de la nueva estructura, que se corresponde con la ubicación de la cimentación y las zapatas de los pilares, es la misma que la existente y es de 240 m². El promotor indica que se han solicitado las autorizaciones correspondientes para la ocupación temporal y permanente del DPMT, así como la autorización necesaria para los trabajos a realizar en la zona de servidumbre de protección del DPMT.

Se establecerá en una parcela de 650 m², no pavimentada en la actualidad, desprovista de vegetación y situada al norte del aeropuerto, la zona de ocupación temporal para instalar las casetas, el parque de maquinaria, el punto limpio, la zona de acopios y los talleres, que se restablecerá a su estado inicial tanto en topografía como en vegetación, una vez finalizadas las obras.

Para la ejecución de la cimentación de los pilares de la estructura, se producirá un movimiento de tierras de 120 m³ y en la preparación del vial provisional para llevar los materiales a la zona de obra se realizará un desmonte de 260 m³, por lo que el material resultante de la excavación asciende a 380 m³, que será llevado a vertedero autorizado. Para el relleno de la plataforma en la zona del paseo marítimo se emplearán 21,5 m³ procedentes de préstamo.

Se precisará de 28.8 m³ de escollera de roca para la adecuación de la plataforma del paseo marítimo y la protección de algunas zapatas de la estructura.

La DGSCM, indica que la actual ocupación del DPMT no cuenta con título habilitante, por lo que, previo al inicio de las obras, será necesario que se regularice la ocupación a través de una solicitud de concesión a favor de AENA. Además, señala que de una serie de instalaciones relacionadas con el aeropuerto (balizas, valla, caminos, escolleras, restricciones de uso en playa y una carretera que discurre paralela al deslinde sobre el DPMT), no consta el título habilitante, aspecto que deberá subsanarse. En todo caso, el proyecto deberá velar por que las instalaciones aeroportuarias tengan la menor ocupación posible del DPMT, de conformidad con lo regulado en el artículo 61.3 del Reglamento General de Costas.

El promotor, en la documentación adicional, señala que se tendrán en cuenta las observaciones realizadas por la Dirección General, y que se realizarán las preceptivas solicitudes de concesión y autorizaciones con objeto de regularizar la ocupación del DPMT por parte de los distintos elementos del aeropuerto, actuales y proyectados.

Según se señala en el documento ambiental, para la protección del suelo, se balizará y señalizará toda la zona que vaya a verse afectada por las obras, así como los caminos de acceso y no se permitirá el tránsito de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos fuera de la zona de obras. Si durante las excavaciones aparecen enclaves de suelos contaminados, se clasificarán y gestionarán de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente del suelo y los criterios estándares para la declaración de los suelos contaminados. Para las instalaciones y elementos auxiliares, se delimitarán zonas acotadas. Una vez finalizadas las obras, se restituirá la zona a su estado inicial tanto en topografía como en vegetación.

Los excedentes producidos como consecuencia de los movimientos de tierras que no puedan ser reutilizados en futuras actuaciones, serán transportados a vertedero autorizado cumpliendo lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. A los suelos que hayan resultado compactados por el trasiego de maquinaria y tránsito de vehículos de transporte se les realizará un laboreo de profundidad mínima de 20 centímetros, salvo en las zonas más compactadas que será de 50 a 60 centímetros.

El promotor indica que para el aporte de materiales a las obras se recurrirá a dos canteras localizadas en las proximidades del aeropuerto y el material sobrante de la obra,

será transportado a vertedero. El volumen de residuos de construcción y demolición en este proyecto asciende a 1.213,29 toneladas.

La DGSCM del Ministerio para la Transición Ecológica, indica que deben ser tomadas todas las medidas necesarias y oportunas para garantizar que no se va a producir ningún tipo de contaminación, vertido o colocación de materiales y sustancias fuera de aquellos definidos como necesarios para la obra.

Calidad química del aire:

En cuanto a los efectos sobre la calidad química del aire, el documento ambiental señala que los valores de emisiones contaminantes en la fase de construcción, resultan moderados y temporales, dado que se deben principalmente a las obras de cimentación, siendo improbable que se produzcan superaciones de los valores límite establecidos por la legislación (Real Decreto 102/2011). Por lo tanto, no se prevé que la obra afecte a las poblaciones cercanas al aeropuerto.

Durante la fase de operación, la puesta en funcionamiento del proyecto no producirá cambios en la capacidad del aeropuerto, por lo que no se generará un incremento significativo en los niveles de contaminación química del aire.

Tras el análisis de las afecciones a la calidad química del aire, se establecen en el documento ambiental una serie de medidas protectoras en fase de construcción para la prevención de la emisión de partículas (control en el transporte de escombros o materiales, cubrir con lonas los camiones volquete que transporten áridos y escombros, riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos,...) y para la reducción de emisiones procedentes de los motores de combustión (cumplimiento estricto de los programas de revisión y mantenimiento de la maquinaria y vehículos de transporte utilizados para la ejecución de la obra, garantizar el correcto ajuste de los motores, el empleo de catalizadores, el correcto estado de los tubos de escape y que la potencia de la máquina se adecua al trabajo a realizar, cumplir la normativa vigente en lo referente al control de las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera,...).

Las medidas de protección de la calidad química del aire en fase de operación que recoge la documentación presentada por el promotor, son las medidas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Administración Federal de Aviación (FAA) estadounidense, encaminadas a reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves.

Cambio Climático:

En cuanto a los efectos sobre el cambio climático, el promotor indica que el consumo de energía durante la fase de construcción provendrá del empleo de combustibles (gasolina, gasóleo, etc.) y electricidad, por las principales fuentes de consumo, que serán la maquinaria y los vehículos de transporte. Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) emitidas a la atmósfera debidas a la construcción se estiman en 54,299 t CO₂eq, las cuales contribuyen en menos de un 0,001% a las emisiones anuales procedentes del grupo 8 (otros modos de transporte y maquinaria móvil) tomando como referencia el inventario de emisiones del año 2014 en España. En fase de operación, no se prevén impactos significativos con motivo de la implementación de las actuaciones previstas.

Como medidas para minimizar la emisión de gases de efecto invernadero y lucha contra el cambio climático, el promotor enumera la aplicación de buenas prácticas y medidas de eficiencia energética; la implantación de energías renovables, implantando un sistema de gestión de la energía, certificado según la norma UNE-EN ISO 50001:2011, para el edificio terminal y los sistemas de iluminación exterior de viales y aparcamientos, y un proyecto de energías renovables, que consiste en la instalación de paneles solares fotovoltaicos en el aeropuerto con una potencia nominal de 850 kW.

La Oficina Española de Cambio Climático, señala que el promotor realizó un estudio detallado y un cálculo de las emisiones de los GEI y ha propuesto unas medidas como la implantación de energías renovables, que dicha oficina dentro de sus competencias en lo

referente al cambio climático, considera que son adecuadas para este tipo de infraestructuras.

Incremento de los niveles sonoros:

En el documento ambiental se indica que el incremento de los niveles sonoros, producido en la fase de obra, derivará principalmente de las emisiones generadas por las actividades de obra y los movimientos de tierra. La afección sonora prevista, ligada a las diferentes actuaciones que se van a desarrollar en el aeropuerto de Lanzarote, ha sido determinada utilizando el método de cálculo que se rige por la norma «ISO 9613: partes 1 y 2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente». El horario de las actuaciones que se realizan en pista será en la franja horaria de 2 a 6 AM, que no interfiere en la operatividad del aeropuerto y el resto de actuaciones, que se localizan en el exterior del aeropuerto se realizarán durante el día. Se han calculado los índices Ld y Le para las fases de excavación y movimientos de tierras y acondicionamiento del terreno que se llevarán a cabo en horario diurno y los índices Ld, Le y Ln para las fases de demolición y desmontaje y ejecución de la estructura. Tras analizar los resultados, el documento ambiental recoge que el impacto acústico que se deriva de la ejecución del proyecto, se circunscribe principalmente a las inmediaciones del emplazamiento, donde se ubica una vivienda de tipo diseminado en la parte más cercana a la zona de obras de la playa y una zona hotelera y de apartamentos, un poco más alejada. En ninguna de ellas se exceden los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa estatal de referencia.

En fase de explotación, al no producirse cambios significativos en la capacidad del aeropuerto, ni modificarse el número de pasajeros y operaciones del mismo, el promotor señala que no se generará un incremento significativo de los niveles de contaminación acústica.

El promotor establecerá una serie de medidas preventivas con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes y evitar superar los límites establecidos en la legislación vigente, tales como prevenir el ruido producido por la maquinaria de obra (garantizando que la potencia acústica de la maquinaria es igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE y su trasposición a la legislación estatal a través del Real Decreto 212/2002) y planificar las actuaciones de obra y caminos de acceso a la misma, analizando el impacto que pueda generar el tránsito de los camiones procedentes de préstamos y vertederos, en las zonas pobladas, incluyéndose un cronograma de los trabajos mediante el cual se minimicen las afecciones acústicas a la población.

La DGSCM indica, que si bien las zonas de obra se sitúan fundamentalmente en la zona intermareal y en áreas de escasa profundidad, las acciones del proyecto (demolición o excavaciones con martillos neumáticos), pueden suponer molestias por ruido submarino a mamíferos presentes en las aguas del entorno, al propagarse por la columna de agua. Esa Dirección General, señala una serie de medidas a adoptar para evitar este posible impacto, como ejecutar las tareas ruidosas en bajamar y en caso de ser necesario trabajos ruidosos dentro de la lámina de agua, reducir el periodo de ejecución al mínimo posible y definir una zona de exclusión, que permita paralizar la actividad ruidosa cuando penetren en ella especies sensibles. Asimismo, señala que se deberá tener en cuenta, para las posibles medidas que se establezcan, el «Documento Técnico sobre impactos y mitigación de la contaminación acústica marina» del Ministerio para la Transición Ecológica (si fuese necesario el uso de técnicas especialmente ruidosas, como pilotaje o explosiones submarinas, sería necesario un análisis más en profundidad, para definir las medidas necesarias para evitar estos impactos acústicos sobre la fauna y habría de incorporarse al alcance de un posible Estudio de Impacto Ambiental del proyecto).

AENA, en la información complementaria presentada, indica que para ejecutar la estructura se aprovecharán las horas de bajamar y que se valorará la posibilidad de establecer una zona de exclusión que permita paralizar la actividad ruidosa cuando penetren en ella especies sensibles. Estas medidas han sido recogidas por el promotor tanto en el anejo de integración ambiental, como en el pliego de prescripciones técnicas

del proyecto. Además, señala que aunque no se prevé para este proyecto, en caso de que finalmente la construcción del mismo requiriera el uso de técnicas especialmente ruidosas, se realizaría un análisis en más profundidad para definir las medidas necesarias para evitar dichos impactos acústicos sobre la fauna marina.

La DGSCM señala que en la nueva documentación aportada por el promotor se han tenido en cuenta las observaciones formuladas por dicha Dirección y por lo tanto emite informe de compatibilidad, condicionado al cumplimiento de dichas observaciones.

Agua:

La documentación aportada por el promotor establece que durante la fase de construcción las aguas residuales generadas serán recogidas por un sistema de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. El promotor señala que está prohibido el vertido de aguas de limpieza de las canaletas y cubas de hormigoneras al suelo o directamente a cualquier curso de agua natural.

El consumo de agua durante la ejecución de las obras se prevé que será reducido, dadas las características del proyecto.

En cuanto a la afección a la hidrología, se indica que no discurre ningún curso de agua, ni permanente ni estacional, en las proximidades de la zona de actuación y no se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, por lo que no se afectará a la superficie de infiltración ni, por tanto, a la recarga de los acuíferos. En cuanto al riesgo de contaminación de las aguas superficiales, ocasionado por vertidos o escapes accidentales de sustancias contaminantes durante la fase de construcción, sólo provendría del funcionamiento y movimiento de la maquinaria a utilizar y el promotor propone medidas protectoras.

Como medidas de protección, el promotor señala que la ubicación de las instalaciones de obra (parques de maquinaria, oficina, etc.) se efectuará siempre fuera de zonas de interés hidrológico, estableciendo un sector acotado del parque de maquinaria, totalmente impermeabilizado para las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria, que contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales, realizando un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, que sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la autorización del organismo competente. Asimismo, se indica que los depósitos temporales se situarán a una distancia mínima de 100 m del cauce de los torrentes y la apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando desbroce de vegetación y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los torrentes.

Medio marino y litoral:

En el documento ambiental se señala como posible afección al medio marino y litoral, la acumulación de sedimento en la zona próxima a la actuación por la instalación de los pilares que dan soporte a la estructura del sistema de iluminación. El promotor ha realizado un «Estudio básico de dinámica litoral de la costa en el entorno de la playa de Lima, en el término municipal de Tías, en el entorno litoral del aeropuerto de Lanzarote», anexo en el Documento Ambiental, que concluye que no se considera que a largo plazo se produzca una modificación en la hidrodinámica ni en la morfología costera ni en el transporte sedimentario, dada la reducida superficie que ocuparán las pilas en el lecho marino (240 m²), la altura del oleaje y la incidencia del mismo en la zona de actuación. El promotor recoge en la documentación presentada que, para minimizar los efectos negativos sobre el medio marino y litoral, se establecerán una serie de medidas correctoras y protectoras para evitar la resuspensión de partículas en la columna de agua y evitar un aumento de la turbidez, entre otras las medidas a aplicar serán: contar con las autorizaciones necesarias de la Viceconsejería de Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias y la Dirección General de Costas, el uso de barreras antifinos (cortinas antiturbidez), realizar las

operaciones en condiciones hidrodinámicas más estables con mareas muertas, en el reparo de las mismas y con condiciones meteorológicas estables, aplicar las técnicas y medidas que minimicen la dispersión de los finos en el medio, como barreras de contención de contaminación por hidrocarburos, etc. En el «Estudio básico de dinámica litoral de la costa en el entorno de la playa de Lima, en el término municipal de Tías, en el entorno litoral del aeropuerto de Lanzarote» se concluye que el mar inunda hasta la cota 4 a 5 m en la zona de actuación y los procesos costeros que se pueden producir en el entorno se consideran compatibles con la naturaleza de las obras y no se considera que las obras y actividades de uso propuestas afecten a la dinámica litoral.

La DGSCM, indica en su informe una serie de cuestiones sobre el medio marino, a destacar:

– Que la actuación se define sobre un espacio actualmente ya ocupado por una infraestructura del mismo tipo, por lo que las presiones humanas en el medio marino por causa del nuevo proyecto, serán similares a las actuales. Por lo tanto, como la mayor parte de la actuación se desarrolla en la zona intermareal, en superficies ya alteradas por la presencia de la infraestructura actual, a ese organismo no le parece que pueda resultar previsible que la actuación suponga impactos importantes en el medio marino. Asimismo, señala que todas las actuaciones en el medio marino deben circunscribirse de manera estricta a la ocupación de las infraestructuras a demoler o a construir, para que no se produzca afección fuera de las zonas ya alteradas por las infraestructuras ya existentes.

– Que todos los elementos que queden en desuso dentro del medio marino deberán demolerse y retirarse, teniendo especial cuidado para no causar daño sobre las comunidades bentónicas del entorno. En caso de daño ambiental por la retirada de alguno de estos elementos, se planteará cual es la forma más conveniente de proceder, incluyendo la posibilidad de dejar sin demoler parte de los elementos. En cualquier caso, debería restituirse la zona afectadas a condiciones lo más parecidas al medio original, para que la zona pueda ser recolonizada por las especies marinas y litorales. Los residuos deben ser gestionados adecuadamente de acuerdo a la legislación vigente, y nunca abandonados en el medio marino.

– Que considera que el proyecto resultaría compatible con los objetivos ambientales de la Estrategia Marina de la Demarcación canaria, siempre que se tengan en cuenta los aspectos señalados en el informe y que deberá revisarse si el proyecto sufre modificaciones sustanciales.

– Que las conclusiones del estudio básico de dinámica litoral de la costa en el entorno de la playa de lima realizado por el promotor no pueden considerarse válidas dado que existen errores de base en el planteamiento de los cálculos, enumerados por la Dirección General en el informe emitido en diciembre de 2018.

En la información complementaria presentada por AENA en respuesta a la solicitud de la Subdirección de Evaluación Ambiental, se incluye una actualización del estudio de dinámica litoral cumpliendo la Ley de Costas en materia de dinámica de litoral y que tiene por objeto solventar las observaciones realizadas por la DGSCM, así como coordinar dicho estudio con el cálculo de estructuras. El promotor indica que, dada la pequeña dimensión de la estructura y a la presencia de la laja rocosa, no se observa que se hayan producido modificaciones en la playa, y que al aumentar ligeramente los diámetros de los pilares del sistema de iluminación, no se esperan cambios en la costa; en el peor de los casos, podrían llegar a generarse pequeñas acumulaciones de sedimento en las zonas de sombra de los pilares, sin que esto afecte al transporte de sedimentos en la zona. Además, el estudio señala que el estado inicial de las aguas puede verse alterado de forma leve y temporal, fundamentalmente por las actuaciones en el lecho marino y la aportación de algunos materiales en suspensión procedentes de las obras de la retirada de la estructura y construcción de los nuevos pilares. Se aclara también, que más allá del evidente ascenso de la cota de inundación a tener en cuenta en el diseño del sistema de iluminación objeto del proyecto, los resultados obtenidos no muestran cambios importantes en la dinámica costera.

El promotor establece una serie de medidas correctoras y compensatorias para minimizar las posibles afecciones en el medio marino, como: el empleo de materiales y técnicas que minimicen la dispersión de los finos en el medio; se realizarán todas las obras que sea posible durante la marea baja, en las condiciones hidrológicamente más estables y evitando el uso de embarcaciones; el empleo de barreras de contención de contaminación de hidrocarburos con cortina antiturbidez en las fases de movimiento de tierras y desmontaje; y se prohíbe las operaciones de mantenimiento y reparación de maquinaria en la zona de ejecución de las obras.

Respecto a la nueva documentación presentada por AENA, la DGSCM indica que pretende dar respuesta a los errores de base puestos de relieve por dicho organismo en el estudio básico de dinámica litoral de la costa en el entorno de la playa de lima que había presentado el promotor, y que en el nuevo estudio se han tenido en cuenta las observaciones formuladas por la Dirección General y por lo tanto emite informe de compatibilidad, condicionado al cumplimiento de dichas observaciones.

Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario:

El documento ambiental señala que la vegetación existente en el área de ejecución de la infraestructura, es de escasa entidad y muy localizada en una franja situada entre el vallado perimetral y de seguridad del aeropuerto, distribuyéndose de forma dispersa en un área completamente antropizada. Dado que la ocupación real del sistema de iluminación se reduce a la superficie de los pilares, la cantidad de vegetación afectada, indica el promotor, es mínima considerándose una afección compatible.

La especie más relevante en la zona es el balancón (*Traganum moquinii*), clasificada como vulnerable por el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, aunque los ejemplares identificados en la zona de estudio se encuentran en un estado precario de conservación.

En cuanto a la potencial afección al HIC 2130, se producirá sobre una reducida extensión localizada frente al centro de la pista 03-21 y su prolongación bajo el sistema de iluminación de aproximación, identificándose durante la visita de campo llevada a cabo por el promotor como una zona degradada, al borde del paseo marítimo de Playa Honda y colindante al aeropuerto, con una baja calidad de conservación, y que alberga incluso especies de tipo regresivo/colonizador como el tabaco moruno (*Nicotiana glauca*), por lo que no se considera que existan méritos ecológicos de especial relevancia.

La DGSCM indica que la zona donde se realizará el proyecto se encuentra dentro de los límites del espacio de Red Natura 2000 ESZZ15002 «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura» y según la ecocartografía del litoral de las islas de Lanzarote, Graciosa y Alegranza, realizada por ese organismo entre 2000 y 2001, se identificó una comunidad de algas fotófilas sobre sustrato duro, cubriendo una banda de aproximadamente 200 m en paralelo a la costa, en la zona infralitoral inmediata en la que se sitúa una parte del actual sistema SIA a demoler. Medida en la misma dirección a continuación de la anterior franja, se identifica una zona de blanquial de unos 350 m de anchura con una pradera de *Cymodocea nodosa* de una anchura de algo más de un kilómetro, estando el punto más cercano que recoge acciones de obra de demolición de la estructura a unos 500 m. Por lo tanto, la vigilancia ambiental del proyecto debe analizar estos fondos y la posible presencia en ellos de especies bajo alguna figura de protección. En caso de encontrarse tales especies, se contactará con la Subdirección General para la Protección del Mar de la DGSCM para analizar las medidas que deben adoptarse. Todas las actuaciones en el medio marino, se deberán circunscribir de manera estricta a la ocupación de las infraestructuras a demoler o a construir.

La Dirección General indica que la obra se deberá ejecutar de manera que la posible turbidez generada no pueda llegar a las comunidades algales inmediatas a las praderas de *Cymodocea nodosa*, por lo que se ejecutaran aprovechando la marea baja, trabajando con las zonas de obra en seco y se instalarán barreras antiturbidez dentro de la lámina de agua para los trabajos que se realicen dentro de la misma.

En el lugar en el que se ubica en la actualidad la estructura del sistema de iluminación de aproximación, no existe ningún tipo de vegetación. En la documentación presentada por el promotor se señala que se puede considerar que no se producirán afecciones sobre formaciones vegetales de interés, dada la escasez de vegetación existente. No obstante, en la documentación adicional se señala que el acceso mediante vehículo especial por la parcela propuesta, podría afectar a las palmeras ubicadas en el borde de la avenida de las Playa.

Entre las medidas de carácter general para la protección de la vegetación y la integración ambiental del proyecto, destacan realizar una completa inspección de la zona afectada antes del inicio de las obras, por parte de un experto en flora, para identificar la posible presencia de alguna especie protegida o característica y diagnóstica del HIC 2130, como el caso del balancón y en función de ello, establecer la medidas adecuadas antes y durante las obras; delimitar el área donde se desarrollen la obras; revegetar todas aquellas áreas ocupadas de manera temporal por las instalaciones auxiliares de obra; la descompactación de la superficie que haya sido afectada; que no se realicen acciones o que estas sean las mínimas entre los dos vallados del aeropuerto para la protección de la vegetación existente entre ella, etc.

En cuanto a las posibles palmeras afectadas AENA indica en la información complementaria que serán repuestas. En el caso de que se afectasen ejemplares arbóreos o arbustos según el promotor se procederá al trasplante de los mismos, a zonas más convenientes y si no es posible se deberá reponer por árboles de edad similar o cuya suma del conjunto de ejemplares reúna el total de la edad de los repuestos, previo permiso de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Lanzarote y en una zona situada dentro del sistema general aeroportuario.

Fauna:

El promotor señala que la adecuación del sistema de iluminación en la cabecera 03 en el aeropuerto de Lanzarote no implica afecciones relevantes sobre la fauna, dado que la ocupación que supone la actuación es muy puntual y la pérdida de hábitat para la fauna es mínimo.

La afección permanente se limita a la ocupación de la superficie dónde se ubicarán las zapatas de cimentación de estructura que asciende a un total de 240 m², que se corresponde con la misma superficie que está actualmente ocupada.

En cuanto a la afección sobre la fauna marina durante la fase de construcción, según el promotor no se contemplan afecciones significativas, ya que la instalación se realizará mediante cimentación superficial, en horas de bajamar, por lo que no es necesario ocupar o drenar temporalmente la zona de actuación, por lo que la afección se limita a los 240 m² de superficie que ocupan las zapatas, que es exactamente la misma superficie ocupada actualmente, ya que el número de pilares será el mismo. De manera temporal durante la ejecución de la excavación y cimentación de las zapatas, se podría producir una pérdida temporal de visibilidad por la aparición de materiales en suspensión.

En cuanto a la posible afección a especies protegidas, la actuación se ubica en la cuadrícula 08181641 de la Infraestructura de Datos Espaciales de Canarias (IDE Canarias), localizándose en ella dos especies protegidas el chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*) catalogado como vulnerable tanto en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como en el Canario de Especies Amenazadas y la lapa blanca (*Patella aspera*) catalogada como vulnerable en el Catálogo Canario de Especies Amenazadas.

AENA durante los años 2014-2015 llevó a cabo un censo y el chortilejo patinegro fue detectado unas 14 veces en invierno, exclusivamente en el interior de la zona de servicio del aeropuerto; en cuanto a la lapa blanca, durante la visita de campo realizada a la zona por el promotor, esta especie no ha sido detectada en el área en el que se ubicará la cimentación de la estructura del sistema de iluminación.

Debido a la baja intensidad de las actuaciones, el promotor sólo contempla como impacto destacable las molestias derivadas del ruido y el polvo, no considerándose significativos sus efectos debido al carácter temporal y localizado de las actuaciones.

No se prevé que la realización del proyecto suponga un importante efecto sobre la fauna en fase de explotación, dado que ya existe en la actualidad una estructura de similares características a la proyectada y que se trata de una zona con un elevado nivel de antropización.

Dado que los impactos sobre la fauna señalados en el documento ambiental pueden ser la alteración, fragmentación y destrucción de los hábitats tanto marinos como terrestres y las molestias generadas por la actividad constructiva (ruido, interferencias por el tráfico de personas y vehículos, contaminación atmosférica, etc.), el promotor establece una serie de medidas para evitar o minimizar estos impactos.

Se indica la necesidad de realizar una correcta planificación temporal de las obras, realizando un cronograma que considere los ciclos de actividad de las especies afectadas de manera que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de avifauna (entre el 1 de marzo hasta el 15 de julio) y realizar una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna antes del inicio de las obras. En función de los resultados de la inspección, se tomarán las medidas necesarias antes del inicio de las obras y durante las mismas. En el caso de que se detecte la presencia de la lapa blanca, el promotor reubicará todos los individuos identificados en un lugar libre de afección y de hábitat similar, tomándose las medidas necesarias durante el traslado para la supervivencia de todos los individuos afectados y en coordinación con la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Las actuaciones en el medio marino se realizarán, siempre que sea posible, en las condiciones hidrodinámicas más estables (mareas muertas, en el reparo de las mismas y con condiciones meteorológicas estables con ausencia de vientos que puedan provocar corrientes superficiales importantes).

La DGSCM, indica que se deberán tomar todas las medidas de prevención necesarias para no alterar el estado de conservación de las especies por las que se declararon espacios marinos protegidos el ESZZ15002 «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura» y el ES7010021 «Sebadales de Guasimeta». El espacio marino de oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura es un amplio espacio declarado para la protección de las aguas al oriente de ambas islas y el entorno de las montañas submarinas de la baja de Amanay y El Banquete, y que incluye las aguas más productivas de las Islas Canarias y una gran diversidad de hábitats bentónicos vulnerables, con comunidades muy interesantes y singulares de gorgonias, corales, esponjas, y en el entorno de las islas algas fotófilos y sebadales. Esta diversidad y productividad de las aguas lo hace de gran importancia e interés para peces demersales y bentopelágicos, tiburones pelágicos, túnidos, cetáceos, tortugas y aves marinas.

Además, la DGSCM indica que antes del inicio de los trabajos que supongan actuar en lámina de agua, se comprobará, mediante inmersión con equipo de buceo autónomo, que en la zona de trabajos no hay presencia de tortugas marinas. Asimismo, habrá que realizar una prospección intensiva en las zonas de trabajo que permita descartar la presencia de *Patella aspera*. La vigilancia ambiental del proyecto debe analizar estos fondos y la posible presencia en ellos de especies bajo alguna figura de protección. En caso de encontrarse tales especies, se contactará con la Subdirección General para la Protección del Mar de la DGSCM para analizar las medidas que deben adoptarse. Todas las actuaciones en el medio marino se deberán circunscribir de manera estricta a la ocupación de las infraestructuras a demoler o a construir. El promotor en la documentación complementaria aportada ha asumido las medidas propuestas en el informe emitido por la Dirección General.

El Cabildo de Lanzarote señala que el aeropuerto linda por el sur con el LIC ESZZ15002 «Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura», identificándose 771 especies distintas, muchas de ellas consideradas vulnerables o en declive a escala nacional e internacional como *Eunicella verrucosa*, *Narcissia canariensis*, *Neophrissospongia nolitangere* y *Centrostephanus longispinus*, destacando también la presencia de corales de aguas frías como *Lophelia pertusa* y *Madrepora oculata*, además de *Solenosmilia variabilis*. El Cabildo, sitúa a 5 km la ZEC ES7011002-Cagafrecho con el hábitat de interés comunitario cuevas marinas sumergidas o semisumergidas,

constatándose según su Plan de Gestión, la presencia en la zona de hábitats naturales de interés comunitario arrecifes y bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, y especies de interés comunitario como *Caretta caretta* (tortuga boba) y *Tursiops truncatus* (delfín mular).

AENA en la información complementaria, indica que las acciones del proyecto que puedan ocasionar molestias por ruido submarino a los mamíferos presentes en el entorno, se realizarán en bajamar, reduciéndose al mínimo el periodo de ejecución de dichas acciones, definiéndose si es necesario una zona de exclusión que permita paralizar la actividad cuando penetren en ella especies sensibles y en el caso de necesitarse técnicas especialmente ruidosas para la ejecución de la construcción se realizará un análisis en profundidad de los efectos que dichas técnicas están originando para definir las medidas necesarias. Asimismo, en la documentación adicional presentada por el promotor, se han incluido en el presupuesto unas partidas nuevas denominadas «Batida de Fauna» y «Buzo especializado» y en la denominada «Control y Vigilancia Ambiental» se ha incluido específicamente el análisis de los fondos marinos en las zonas de actuación.

La DGSCM, en su informe sobre la documentación complementaria presentada por el promotor, señala que se han tenido en cuenta las consideraciones y observaciones formuladas por ese organismo en su informe inicial y que no considera necesario realizar observaciones adicionales.

Adicionalmente, en el apartado e, prescripciones del órgano ambiental, se han incluido algunas disposiciones establecidas por la DGSCM

Espacios protegidos y otras áreas de interés:

El promotor señala en la documentación presentada, que una parte del proyecto se localiza sobre el espacio de Red Natura 2000, denominado LIC (ESZZ15002) «Espacio marino del Oriente y Sur de Lanzarote y Fuerteventura», siendo ocupada de manera temporal una superficie de unos 5.713,3 m³, aunque la superficie de ocupación permanente de la nueva estructura se reduce, pasando de 514,6 m² de la estructura actual a 413,9 m² que ocupará la nueva, lo que supone únicamente el 0,000003 % de la superficie total del LIC, siendo por tanto la superficie afectada muy reducida y localizada, coincidente en gran parte con la superficie ocupada actualmente, por lo que las afecciones sobre el espacio protegido se consideran por parte del promotor como poco significativas.

El documento ambiental concluye que teniendo en cuenta que en la actualidad ya se ubica una estructura similar a la proyectada y tras el análisis de la posible afección sobre el medio marino y litoral, la vegetación y la fauna que ha llevado a cabo el promotor, las características del LIC y la calidad ambiental de este espacio natural no se verá modificada, no considerándose los potenciales efectos derivados de la fase de obra relevantes, siempre y cuando se apliquen las medidas protectoras establecidas en el documento ambiental, como delimitar al máximo la zona de obra, ciñéndose exclusivamente a los terrenos necesarios para la realización de la demolición de la estructura actual y la ejecución de la nueva estructura, siendo los terrenos en el exterior de esta delimitación considerados como zona de exclusión al objeto de evitar la intrusión de maquinaria o personal de obra y el depósito de materiales de construcción o de residuos.

Asimismo, los caminos de acceso a la obra serán definidos con anterioridad y se circulará exclusivamente por estos, para evitar cualquier afección al LIC y al cercano ZEC (ES7010021) de «Sebadales de Guacimeta» situado a unos 500 m de la zona de actuación que no se ve afectado directamente por la ejecución del proyecto. El promotor señala que mantendrá informado a todo el personal sobre las medidas adoptadas y los objetivos de cada una de ellas (charlas, reuniones, trípticos, circulares, etc.) de manera que se sensibilice y se implique a los trabajadores en la conservación del área natural circundante. Además, se instalará una barrera anticontaminación contra vertidos de hidrocarburos para prevenir cualquier posible afección a este espacio por fugas o vertidos accidentales.

El Cabildo de Lanzarote señala en su informe que a una distancia de 4 km se encuentra la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES 0000100 La Geria en la que se pueden encontrar especies incluidas en el Anexo I de la Directiva 79/409/CEE del Consejo,

relativa a la Conservación de las Aves Silvestres como *Bucanetes Githagineus*, *Bulweria Bulwerii* y *Calonectris diomedea*. Asimismo, indica que el área de actuación se encuentra adyacente a la Zona Especial de Conservación ZEC (ES7010021) «Sebadales de Guasimeta» en la que está presente el hábitat natural de interés comunitario bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, y en su plan de gestión se hace referencia a la presencia en la zona del tipo de hábitat de interés comunitario arrecifes, y de especies de interés comunitario como *Caretta caretta*, *Tursiops truncatus* y *Diadema Antillarum* (erizo diadema). El informe del organismo concluye que en el ámbito terrestre la actuación se encuentra fuera de los límites de los espacios protegidos de la Red Natura 2000 y en el ámbito marino no se ha detectado ningún uso o práctica que se considere incompatible con el mantenimiento del estado de conservación del hábitat natural de interés comunitario bancos de arena.

El promotor indica en la documentación adicional que el espacio ZEC (ES7010021) «Sebadales de Guacimeta» no se verá afectado ni directa ni indirectamente por las actuaciones previstas.

La DGSCM, considera que el proyecto resultaría compatible con los objetivos ambientales de la Estrategia Marina de la Demarcación Canaria, siempre que se tengan en cuenta las observaciones y consideraciones formuladas por dicha Dirección en su informe inicial.

Paisaje:

Según la clasificación del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote, la zona donde se localiza el aeropuerto se corresponde con la unidad «Conurbaciones a lo largo de la línea de costa (N.º 31)», que se caracteriza por una elevada densidad de población y en ella se concentra la actividad productiva de la isla: aeropuerto, autopista, polígonos industriales y capital insular.

Los efectos sobre el paisaje según el documento ambiental, durante la fase de construcción se derivan de las acciones de demolición y desmontaje, la excavación para las cimentaciones, la ejecución de la estructura de soporte del sistema de iluminación, los acopios temporales, etc. que provocarán una transformación temporal morfológica, cromática, etc., lo que ocasionará una pérdida de calidad paisajística.

En fase de operación, el promotor señala que dado que actualmente ya existe una estructura elevada de soporte de luces del sistema de iluminación que cumple la misma finalidad que la nueva estructura propuesta, se mantendrá la misma calidad paisajística y la percepción de la misma existente en la actualidad.

Para la protección del paisaje, el documento ambiental establece que, una vez que las obras hayan finalizado, se procederá a la nivelación y escarificación de los terrenos mediante laboreo o roturación en una profundidad que como término medio será de 20 cm, extendiéndose a continuación la tierra vegetal acopiada en capas con un espesor mínimo de 20 cm, procurando que el aspecto final del suelo sea lo más natural posible.

Patrimonio histórico y cultural:

En relación a las afecciones al patrimonio histórico y cultural, el documento ambiental señala que se han consultado los catálogos municipales de Tías y San Bartolomé, las fuentes bibliográficas y la información aportada por el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Lanzarote, concluyéndose que ninguna de las actuaciones del proyecto genera afecciones directas ni indirectas a bienes integrantes del Patrimonio cultural. Asimismo, se indica que en la zona de actuación no se encuentra catalogado ningún Bien de Interés Cultural ni figura de protección arqueológica, siendo el elemento patrimonial más cercano un yacimiento paleontológico en la zona de Guacimeta, al sur de Arrecife, que va desde el aeropuerto hasta las antiguas salinas de Matagorda, y que no se encuentra afectado por expediente de incoación de Bien de Interés Cultural alguno. Parte del yacimiento, se encuentra actualmente bajo la pista del aeropuerto, de las construcciones del núcleo de Playa Honda y del paseo marítimo y no se prevé ningún tipo de afección directa ni indirecta sobre el yacimiento dada la distancia a la que se encuentra de la zona de actuación y que

el proyecto generará un volumen de movimiento de tierras muy escaso. El promotor señala que, en todo caso, para la protección del patrimonio histórico y cultural, se cumplirá lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.

La Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, indica en su informe que el proyecto podría tener un impacto ambiental significativo sobre el Patrimonio Cultural pues existe en la zona de Guasimeta, concretamente en las proximidades de la zona de actuación, un yacimiento paleontológico, pudiéndose evitar realizando sondeos arqueológicos en los lugares sobre los que se vayan a realizar movimientos de tierra.

En consonancia con la indicación del organismo, se ha incorporado una disposición adicional en el apartado e, prescripciones del órgano ambiental de la presente resolución.

d) Programa de seguimiento y vigilancia ambiental:

En la documentación ambiental se establece un Plan de seguimiento y vigilancia ambiental, para las fases de construcción, explotación y funcionamiento. A continuación se especifican las principales medidas que se establecen en dicho plan.

Se realizarán unas fichas de control compuestas por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones, para cada uno de los aspectos ambientales que el promotor señala en el documento ambiental. En base a esas fichas se realizarán los siguientes informes:

- Informes semestrales de seguimiento ambiental de las obras.
- Informe final de la obra.
- Informes especiales si existiese alguna afección no prevista o cualquier aspecto que precise de una actuación que, por su importancia, merezca la emisión de un informe específico.

Estos informes serán elaborados por el responsable ambiental de cada obra y aprobados por la Dirección de obra y contarán con el visto bueno del Director del Expediente, facilitando la Dirección de Infraestructuras un ejemplar a la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena.

En el apartado e, relativo a las prescripciones del órgano ambiental, se ha incluido una serie de disposiciones relativas al programa de seguimiento y vigilancia ambiental indicada por la DGSCM en su informe.

e) Prescripciones del órgano ambiental:

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente propuesta de resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se contemplan en el documento ambiental y en el resto de documentos aportados por el promotor. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan de las alegaciones e informes recibidos de los organismos consultados, así como del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

– Se realizarán sondeos arqueológicos en los lugares sobre los que se van a realizar los movimientos de tierra necesarios para la nueva estructura, dada la presencia de un yacimiento paleontológico en la zona de Guasimeta. Dichos sondeos deben estar incluidos en el proyecto, siguiendo las indicaciones de la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte.

– Se pondrán en conocimiento de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias los resultados de las inspecciones de fauna y flora realizadas al inicio de la obra por el promotor, y se coordinarán con dicho organismo las medidas que se hayan de adoptar.

– En la fase de ejecución de la obra, se incorporarán además de las medidas preventivas y correctoras solicitadas por la DGSCM que ya han sido aceptadas por el promotor en la información complementaria, las que se indican a continuación:

- La ejecución de las unidades de obra en lámina de agua se llevará a cabo en condiciones de la mar que garanticen la efectividad de las medidas, suspendiéndose cuando la corriente sea importante, así como en situaciones de fuertes vientos o cuando la altura de ola pueda hacer ineficaz la barrera.

- Los materiales que se encuentren en contacto con el mar deberán ser no contaminantes para el medio marino, y se colocarán previamente lavados y limpios.

- Antes del inicio de los trabajos que supongan actuar en la lámina de agua, se comprobará especialmente, mediante inmersión con equipo de buceo autónomo, que en la zona de trabajos no hay presencia de tortugas marinas.

- El programa de vigilancia ambiental incorporará el seguimiento de los efectos de las actuaciones sobre los fondos sensibles, y especialmente la turbidez y sedimentación de finos en el entorno, de manera que si se detectasen que estos finos escapan de las zonas de trabajo y sedimentan de forma significativa en tales fondos, se interrumpirán temporalmente los trabajos hasta que las condiciones sean las adecuadas.

- Dado que los últimos 80 m de la infraestructura SIA actual en el medio marino, se sitúan en el piso infralitoral, con fondos rocosos con comunidades de algas fotófilas, la vigilancia ambiental del proyecto debe analizar estos fondos y la posible presencia en ellos de especies bajo alguna figura de protección, contactando con la Subdirección General para la Protección del Mar de la DGSCM, en caso de encontrarse tales especies, para analizar las medidas a adoptar.

– Se pondrá en conocimiento de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, mediante los informes excepcionales que elaborará el promotor, cualquier afección ambiental no prevista que se produzca durante la ejecución del proyecto para consensuar con dicho organismo las medidas a establecer y se le remitirá los informes semestrales y de final de obra.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Adecuación del Sistema de Iluminación de Aproximación a la Cabecera 03-Aeropuerto de Lanzarote» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1 c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Adecuación del Sistema de Iluminación de aproximación a cabecera 03-Aeropuerto de Lanzarote» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 27 de mayo de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

