

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

12447 *Resolución de 1 de octubre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Ampliación de la plataforma del Aeropuerto César Manrique (Lanzarote)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 14 de agosto de 2019, tiene entrada en la Dirección General Calidad y Evaluación Ambiental, de este Ministerio, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Ampliación de la plataforma del Aeropuerto César Manrique (Lanzarote)».

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

El escrito procede de ENAIRE, que actúa como órgano sustantivo, a petición de AENA, como promotor del proyecto.

El aeropuerto César Manrique se localiza a 5 km de Arrecife, capital de la isla, en los términos municipales de San Bartolomé y Tías. Es un aeropuerto de uso conjunto civil-militar.

El proyecto contempla la construcción de 7 nuevos puestos en la plataforma de estacionamiento de aeronaves comerciales y, 7 nuevos puestos más 3 puestos para helicópteros en la plataforma de aviación general. Con esto se pretende satisfacer la demanda estimada con los niveles de calidad esperados.

Con el objeto de conocer la adecuación de la ampliación de plataforma con el plan director vigente, aprobado por Orden Ministerial el 5 de septiembre de 2001, publicado en BOE n.º 219 de fecha 12 de septiembre de 2001, así como con la propuesta de revisión del Plan Director que actualmente está siendo sometida a evaluación ambiental estratégica, el 19 de septiembre de 2019, se solicita la subsanación de información al promotor, recibándose la respuesta el 29 de octubre de 2019. En un nuevo documento ambiental AENA informa que el proyecto es conforme a ambos procedimientos.

Con fecha 13 de noviembre de 2019, 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 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
Ayuntamiento de Arrecife.	No
Ayuntamiento de San Bartolomé.	No
Ayuntamiento de Tías.	No
Cabildo Insular de Lanzarote.	Sí
Delegación del Gobierno en Canarias.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección Insular de la Administración General del Estado en Lanzarote.	No
Dirección General de Patrimonio Cultural. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Protección de la Naturaleza. Gobierno de Canarias *.	No
Dirección General de Ordenación del Territorio. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Aguas. Gobierno de Canarias *.	No
Dirección General de Transportes. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Seguridad y Emergencias. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Infraestructura Viaria. Gobierno de Canarias.	No
Dirección General de Salud Pública. Gobierno de Canarias.	Sí
Consejo Insular de Aguas de Lanzarote **.	No
Agencia Canaria de Protección del Medio Natural. Gobierno de Canarias.	Sí
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial. MITERD.	No
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. MITERD.	No
Subdirección General de Residuos. MITERD.	No
Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico. Ministerio de Educación Cultura y Deportes.	No
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. MITERD.	No
Oficina Española de Cambio Climático. MITERD.	Sí
WWF/Adena.	No
SEO/Birdlife.	No
Ecologistas en Acción Canarias-Ben Magec.	No
Ecologistas en Acción de Lanzarote.	No

* Al no recibirse respuesta, se hace requerimiento con fecha 20 de diciembre de 2019, a la Consejería de Transición Ecológica, Lucha Contra el Cambio Climático y Planificación Territorial como órgano jerárquicamente superior. Se recibe informe de la Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas y de la Dirección General de Lucha Contra el Cambio Climático y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

** Al no recibirse respuesta, se reitera la consulta con fecha 20 de diciembre de 2019.

Las aportaciones más relevantes de los organismos consultados que han servido para motivar la presente resolución se reflejan en el apartado «c». De forma global, los organismos que han emitido contestación manifiestan no identificar impactos ambientales significativos y que las medidas correctoras y preventivas propuestas por el promotor se ajustan a la naturaleza y magnitud del proyecto.

Sin embargo, algunos de los comentarios señalados en las contestaciones del Cabildo de Lanzarote y de la Dirección General de Salud Pública eran contrarios a lo planteado en el documento ambiental. Por ello, con fecha 3 de abril de 2020, se envía un oficio al promotor para que dé respuesta a esas consideraciones y manifieste si procede a modificar el proyecto en el sentido planteado. La información adicional se recibe el 26 de mayo de 2020. Las principales consideraciones de los informes y de las respuestas contenidas en la información adicional se han resumido en el apartado «c».

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, 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 1.ª 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 promotor considera que la situación actual constituye la alternativa 0 del proyecto, y esta alternativa es descartada, puesto que considera que supondría la saturación de la infraestructura y la pérdida de eficiencia y competitividad del aeropuerto, ya que no se podría atender la creciente demanda con los niveles de calidad y seguridad esperados, e implicaría una pérdida de cohesión o vertebración de Lanzarote con el resto de islas del archipiélago.

Frente a ella, plantea la alternativa 1, en la que las actuaciones propuestas se localizan dentro de la zona de servicio aeroportuaria delimitada por el Plan Director vigente, que fue aprobado mediante Orden de 5 de septiembre de 2001, y ya incluía la ampliación de la plataforma comercial y la creación de una nueva plataforma específica para aviación general.

La ampliación de la plataforma se diseña en cumplimiento de las especificaciones de certificación (CS) del Reglamento Europeo 139/2014, que han sustituido a las normas técnicas establecidas en el Real Decreto 862/2009 y Orden FOM/2086/2011.

Actualmente estos terrenos son propiedad en parte de Aena y en parte del Ejército del Aire. La superficie perteneciente al Ejército del Aire asciende a 24.855 m².

Las actuaciones que incluye el proyecto son:

- Ampliación de la plataforma comercial de estacionamiento de aeronaves por su lado sur, incrementando el número de puestos de estacionamiento en 6-7 puestos, dependiendo de la tipología de aeronave.
- Sustitución de las losas de hormigón hidráulico por asfáltico en la zona actual de la calle de rodaje en plataforma inner que se unirá con la nueva superficie.
- Ampliación y acondicionamiento de la plataforma de aviación general y de estacionamiento de helicópteros, para albergar 7 puestos para aeronaves de aviación general y 3 nuevos puestos para helicópteros.
- Integración de las nuevas superficies dentro del sistema y entorno aeroportuario actual.
- Construcción de un área para el estacionamiento de equipos handling.
- Regeneración de superficie mediante pavimento rígido en aquellas zonas de la plataforma donde la señalización horizontal de puesto de estacionamiento no está actualmente dentro de la misma. En la ampliación de la plataforma de aviación comercial, se ejecutará un pavimento rígido con losas de hormigón hidráulico de 37 cm de espesor. En la ampliación de la plataforma de aviación general, se ejecutará un pavimento flexible y un tratamiento anticarburante.
- Instalación de dos nuevas torres mega de iluminación de 35 m y mejora de las existentes.
- Instalación de tres nuevas plantas separadoras de hidrocarburos para el tratamiento de las aguas superficiales, tanto de la zona de ampliación, como de parte de la plataforma actual.

Como consecuencia de las actuaciones previstas en la ampliación de la plataforma será preciso realizar la demolición o desmontaje de los siguientes elementos:

- Demolición de losa de hormigón hidráulico, en una superficie de 9.020 m².
- Demolición de pavimento flexible.
- Demolición de dos hangares de aviación general de dimensiones de 20 metros de ancho, 25 metros de largo y 4,5 metros de altura de alero.
- Demolición de la nave handling, incluida su cimentación.
- Desmontaje de las barreras deflectoras.
- Demolición de la cimentación de las barreras deflectoras:

La localizada al norte de la plataforma tiene un ancho de 4 metros y profundidad de 35 centímetros.

La del sur tiene la cimentación montada sobre las losas de la plataforma.

- Demolición de la gasolinera situada en la plataforma de aviación general, incluyendo instalación y urbanización asociada. Entre las obras se incluye:

El desmantelamiento del depósito de 30.000 l, compartimentado en dos volúmenes de 15.000 l.

Eliminación de dos surtidores, de las tuberías, de la red de saneamiento.

- Fresado de superficie asfáltica.
- Borrado de señalización horizontal mediante granallado.
- Desmontaje de instalaciones de carga rápida del servicio de extinción de incendios (SEI).
- Demolición de elementos localizados en la zona de actuación: dos postes de cámara, un báculo de iluminación de un vial, canaletas de drenaje, bancos de tubos, cunetas, red de agua, red de saneamiento, muros de contención y dos torres mega de iluminación, incluidas sus zapatas.

El diseño de la ampliación de las dos plataformas de aviación comercial y general está geoméricamente condicionado por la nivelación existen en la plataforma actual y por los viales e instalaciones próximos de la zona de actuación. La zona de actuación se nivelará con una pendiente del 1%.

- Serán llevados a vertedero autorizado 51.418,94 m³ procedentes de la excavación y,
- Será necesario un aporte de suelo seleccionado para la realización de explanadas y formación de terraplenes procedente de préstamos que asciende a 35.120 m³.

Será necesario ejecutar muros de contención:

- Para realizar la ampliación de la plataforma es necesario dar continuidad al muro de contención existente en la parte sur de la plataforma de aviación comercial. Este muro tendrá una longitud de 43,25 metros y una altura variable.
- También será necesario ejecutar un muro norte, un muro de contención a lo largo del perímetro de la ampliación de ambas plataformas. Este muro tendrá una longitud de 80 metros y altura variable, y se localiza entre la plataforma de aviación general y la comercial.

Las barreras deflectoras presentes en el lateral sur de la actual plataforma serán reubicadas y se instalarán barreras deflectoras delante de la zona militar y las zonas afectadas por el chorro de los motores de las aeronaves.

El documento ambiental señala que las actuaciones correspondientes a las demoliciones y el fresado de pavimento se realizarán, en términos generales, por la noche, en horario no operativo del aeropuerto, y el resto de actuaciones se realizarán durante el día. Este punto ha sido objeto de alegación por parte del Cabildo de Lanzarote, la cual ha sido asumida por el promotor, por lo que todas las actuaciones se llevarán a cabo en horario diurno.

b. Ubicación del proyecto:

La actuación se desarrolla íntegramente en el interior de la Zona de Servicio vigente del Aeropuerto César Manrique de Lanzarote, que se localiza a 5 km de Arrecife, capital de la isla, en los términos municipales de San Bartolomé y Tías. Es un aeropuerto de uso conjunto civil-militar.

La delimitación del dominio público marítimo-terrestre discurre paralela a la Zona de Servicio del aeropuerto por el sureste, y su servidumbre de protección de 100 metros discurre por el interior de los terrenos del Aeropuerto, ocupando una superficie de 21,94 ha. Sin embargo, las actuaciones proyectadas se localizan a más de 170 metros de ésta.

La Dirección General de Salud Pública señala que el entorno del aeropuerto está fuertemente antropizado, sin fauna, vegetación, ni patrimonio de interés, salvo el Yacimiento fósil de Guasimeta-Matagorda (P-001), el cual, en parte se encuentra bajo la pista del aeropuerto y de las construcciones arquitectónicas del núcleo poblacional de Playa Honda. El promotor, en el documento ambiental, señala que las actuaciones proyectadas no se localizan sobre este yacimiento.

A menos de 300 metros de la zona de ampliación de la plataforma de aviación general se encuentra el núcleo poblacional de Playa Honda y a menos de 50 metros de la zona de ampliación de la plataforma de aviación comercial, entre otras, una edificación de uso residencial en la zona militar contigua al aeropuerto.

Los Espacios Protegidos más cercanos son la ZEC de ámbito marino de la Demarcación Marina Canaria ES7010021 «Sebadales de Guasimeta», ubicada a 500 m de las actuaciones, y el LIC de ámbito marino ESZZ15002 «Espacio marino del Oriente y Sur de Lanzarote y Fuerteventura», situado a más de 1 km. Más alejadas se encuentran la ZEC ES7011002 «Cagafrecho», a 3,3 km, la ZEPA ES0000100 «La Geria», a 3,5 km, y el Paisaje Protegido, de titularidad autonómica, de La Geria, a 3,5 km. Asimismo, la isla de Lanzarote fue declarada Reserva de la Biosfera por la UNESCO, encontrándose el ámbito del proyecto dentro de la Zona de Transición, la menos restrictiva.

Destaca la presencia, en el entorno aeroportuario, del Chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*) catalogado como vulnerable tanto en el Real Decreto 139/2011 como en la Ley 4/2010.

En cuanto a los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), en el entorno de la actuación se ha inventariado la presencia de «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda» (1110), «Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)» (2130), «Arrecifes» (1170). El promotor señala que en la zona de actuación no se localiza ningún hábitat de interés comunitario.

La isla de Lanzarote fue declarada Reserva de la Biosfera por la UNESCO el 7 de octubre de 1993. El aeropuerto queda englobado en la zona de transición de la Reserva de la Biosfera, la menos restrictiva.

Cabe resaltar el informe del Cabildo de Lanzarote en el que pone de manifiesto que el proyecto no se desarrolla dentro de espacios integrados en la Red Canaria de Espacios Protegidos, ni en la Red Natura 2000, por lo que no es previsible que el proyecto, considerado de forma aislada y puntual, suponga una afección a especies protegidas.

c. Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto presentado por el promotor incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente y propone las medidas destinadas a prevenir, corregir y compensar dichos impactos. La información más relevante aportada por el promotor, junto con las consideraciones realizadas por los organismos consultados que han motivado la presente resolución, se resumen a continuación.

Suelo y relieve: las actuaciones se ejecutarán dentro de la Zona de Servicio Aeroportuaria, delimitada en el Plan Director vigente, aprobado mediante Orden de 5 de septiembre de 2001, en terrenos que en la actualidad son en parte propiedad de Aena S.M.E y en parte del Ejército del Aire, que deberán ser expropiados, ascendiendo esta superficie a expropiar a 24.855 m².

La superficie ocupada por la ampliación de la plataforma (incluyendo la ampliación de la plataforma comercial de estacionamiento, la ampliación de la plataforma de aviación general y una nueva zona para estacionamiento de equipos handling) asciende a 53.499 m².

Será necesario ocupar nuevas superficies que no se encuentran pavimentadas en la actualidad, que ascienden a 15.300 m². Sobre esta superficie se retirará la primera capa superficial de terreno, generando un volumen de tierra vegetal de 18.810,50 m³, de los cuales serán reutilizados posteriormente 5.208,42 m³, en labores de restauración paisajística. El sobrante, que supone unos 13.602,08 m³, será llevado a vertedero.

Para realizar la rasante de las ampliaciones de las dos plataformas, será preciso realizar una excavación de 51.418,94 m³ de tierras inertes, tanto bajo el firme existente como en terreno natural. Este material irá destinado a vertedero, por no reunir las condiciones adecuadas para su reutilización en la propia obra.

Por tanto, será necesario enviar a vertedero 65.021,52 m³. Existen dos canteras próximas al emplazamiento del aeropuerto que son gestores autorizados de residuos:

- Canteras de Horinsa, situada en Lomo de la Mora, en Tías, a 3,4 km al oeste del aeropuerto.
- Cantera Lanzagrava S.L., situada en la carretera de Arrecife-Yaiza, en el municipio de San Bartolomé, a 2,5 km al norte del aeropuerto.
- Complejo Ambiental de Zonzamas, vertedero autorizado localizado a 14,5 km al norte del aeropuerto, en la localidad de Tahíche, perteneciente al municipio de Tegui.

Además, se precisará un aporte de 35.120 m³ de suelo seleccionado desde préstamos para la preparación de superficies y terraplenados, que también se suministrarán desde las dos primeras canteras anteriormente mencionadas.

Entre las medidas protectoras y correctoras del documento ambiental se incluye la instalación de medios de contención antiderrames, así como disponer de material absorbente para tratar posibles derrames en las zonas destinadas al parque de maquinaria durante la fase de construcción (que se localizan sobre suelo pavimentado). Si se produjeran derrames sobre suelo desnudo en las áreas ajardinadas, o en cualquier tipo de incidencia con repercusión ambiental, el promotor informará inmediatamente al departamento de medio ambiente del aeropuerto para tomar las acciones oportunas. También señala que si durante la ejecución de la obra, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

La Agencia Canaria de Protección del Medio Natural pone de manifiesto su duda sobre la capacidad de la isla para gestionar el volumen de residuos y de recursos naturales que prevé el proyecto. Para dar respuesta, traslada las cuestiones a la Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente que señala en su informe que en el documento ambiental se desarrolla una evaluación adecuada de las repercusiones del proyecto, proponiendo medidas correctoras y preventivas que se ajustan a la naturaleza y magnitud del proyecto, sin que se observen deficiencias significativas en el análisis efectuado.

Aguas:

Las aguas residuales, durante la fase de construcción, se generan principalmente en las tareas de limpieza (instalaciones, maquinaria y personal) y en las actividades que conllevan consumo de agua: pavimentación, preparación y aplicación de mezclas bituminosas, etc. La recogida de estas aguas se llevará a cabo mediante 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.

Respecto a la gestión de aguas residuales procedentes de instalaciones auxiliares, el documento ambiental incluye dos opciones:

- Conectar el sistema de saneamiento de la obra al sistema de saneamiento del aeropuerto. Esta conexión corre a cargo del contratista y se debe disponer de todos los permisos necesarios.
- Instalar un sistema de váteres químicos o por cualquier otro sistema propuesto por el contratista que asegure que no se producirá contaminación de las aguas, debiendo recabar en cualquier caso la autorización de vertido de aguas residuales del Organismo competente en materia de aguas.

Por tanto, el promotor no considera que durante la fase de construcción la generación de aguas residuales suponga un impacto.

Dada la alta permeabilidad de la zona y su vulnerabilidad a la contaminación por hidrocarburos el promotor propone una serie de medidas protectoras y correctoras encaminadas a evitar posibles vertidos accidentales que puedan afectar a las aguas.

Con el objetivo de garantizar la protección de la calidad de las aguas, el promotor incluye dentro de las medidas de protección y corrección, la realización de las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra, durante la fase de construcción, exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y 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. Los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m del cauce de los barrancos.

Durante la fase de operación se producirán lixiviados de agua de lluvia por escorrentía superficial a través de las nuevas superficies pavimentadas, que pueden mezclarse con sustancias hidrocarbonadas presentes en las superficies pavimentadas, como consecuencia de la propia actividad aeroportuaria.

Para evitar posibles vertidos, el promotor va a ejecutar una nueva red de drenaje:

- En la plataforma comercial, el promotor proyecta una línea de satujo de 8 tramos, compuesta de prefabricados en acero galvanizado contigua al margen de la calle de rodaje con 4 puntos de desagüe. Este sistema de drenaje recogerá el agua procedente de la plataforma comercial actual y de la calle de rodaje.

- En la ampliación de la plataforma comercial sur, el promotor ejecutará 6 tramos de satujo, con 4 puntos de desagüe.

- Estas líneas de las plataformas accederán al colector que se dirige a la nueva planta separadora de hidrocarburos (PSH-2). El vertido final se realizará una vez tratadas las aguas, al pozo existente C32 que conecta con el canal natural existente.

- Se ejecutará un nuevo sistema de drenaje en la zona handling con una única línea de 138 metros de longitud. El colector se dirige a una nueva planta de separación de hidrocarburos (PSH-1). Una vez tratadas las aguas, se procederá al vertido de las mismas en el canal natural próximo a la plataforma.

- Para el drenaje de la plataforma de aviación general se dispondrá de 3 tramos de elementos prefabricados en acero galvanizado. Las aguas pluviales procedentes de la plataforma serán tratadas en la planta separadora de hidrocarburos (PSH-3). Posteriormente, las aguas libres de hidrocarburos y las tratadas irán al pozo de pluviales existente.

Por otro lado, la pavimentación de superficie provocará un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciendo la superficie de infiltración y por tanto, la recarga de acuíferos. No obstante, se estima que las actuaciones propuestas ocuparán una superficie nueva de 15.300 m², por lo que el promotor estima que la reducción en el nivel de recarga esperado no sea significativa, siendo la afección a la hidrología compatible con el proyecto.

Por último, el consumo de agua destinada a usos consuntivos será principalmente el relacionado con la pavimentación y hormigonado, y dado que las superficies pavimentadas o realizadas en hormigón serán significativas, el promotor considera que el consumo de agua será moderado. Por el contrario, durante la puesta en marcha de las actuaciones proyectadas indica que no se producirá un incremento en el consumo de agua.

El Área de Aguas de la Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas del Gobierno de Canarias indica en su informe la normativa sectorial vigente, a la que deberá adaptarse el proyecto en materia de hidrogeología, planeamiento urbanístico e inundaciones.

Calidad del aire: el documento ambiental analiza los valores de emisiones de contaminantes estimados para la fase de construcción, que se deben principalmente a los movimientos de tierras y las demoliciones y para la fase de operación. El promotor considera que los niveles obtenidos durante la fase de construcción son bajos y que no se

prevé que se produzca una superación de los niveles límites establecidos por la legislación para los contaminantes analizados, ni por tanto que la obra afecte a las poblaciones cercanas al aeropuerto. Para la fase de operación, el promotor considera que la afección del aeropuerto sobre la calidad del aire en su entorno es baja y que la posibilidad de superaciones de las concentraciones establecidas por la legislación es pequeña.

Entre las medidas de protección y corrección, el promotor incluye la revegetación de las superficies desnudas durante las obras una vez que las superficies queden terminadas. Con ello se evitará el levantamiento de polvo y se reducirá el tiempo de exposición frente a la erosión eólica.

Para minimizar el levantamiento de polvo y consecuentemente la emisión de partículas en suspensión, el promotor también incluye, siempre que el proyecto no justifique otra medida que comporte ventajas adicionales, el riego periódico, en función de las condiciones meteorológicas, de caminos de obra y zonas en las que se van a realizar movimientos de tierra. Será necesario aportar certificado del lugar de procedencia del agua de riego y se comprobará que no afecte ostensiblemente a la red natural de drenaje.

En cuanto a las emisiones previstas, analizadas en el documento ambiental como «efectos sobre el cambio climático», el promotor indica que durante la fase de construcción las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) se estiman en 4.467 tCO₂e, que contribuyen en menos de un 0,001% a las emisiones anuales del grupo 8 (otros modos de transporte y maquinaria móvil), tomando como referencia el inventario de emisiones del año 2017 en España. Durante la fase de operación, el promotor se centra en aquellas emisiones sobre las que el operador aeroportuario tiene control, que se corresponden con las de alcance 1 y 2:

- Alcance 1: emisiones directas generadas por la combustión estacionaria y la combustión móvil de los vehículos propiedad del aeropuerto.
- Alcance 2: emisiones indirectas, asociadas al consumo eléctrico de las instalaciones y edificios propiedad del aeropuerto.

En el escenario futuro de puesta en marcha, las emisiones totales de alcance 1 y 2 se reducirán respecto a los valores de 2017, debido principalmente a que el promotor considera una reducción en el consumo eléctrico por la adquisición de un 60% de energía eléctrica procedente de fuentes renovables a partir de 2020.

El documento ambiental incluye un apartado en el que se incluyen medidas protectoras y correctoras orientadas a garantizar la protección de la calidad química del aire durante la fase de construcción y la de operación, y a minimizar las emisiones de GEI y luchar contra el cambio climático. Respecto a la reducción de las emisiones cabe destacar las recomendaciones de la OACI y la FAA, que están siendo aplicadas en el aeropuerto, el sistema de gestión de energía (certificado según norma UNE-EN ISO 50.001:2011) con el que cuenta el aeropuerto desde 2011, y el futuro proyecto de instalación de paneles fotovoltaicos con una potencia nominal de 850 kW.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias, en su informe concluye que la posibilidad de exceder el número de superaciones de las concentraciones establecidas por la legislación es baja.

Ruido: el promotor analiza el incremento de los niveles sonoros en las dos fases:

En fase de construcción la contaminación acústica deriva principalmente de las emisiones generadas por las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. Inicialmente, en el documento ambiental el promotor señalaba que los trabajos asociados a la fase de obra de demolición y desmontaje, se realizarían en periodo nocturno. Este horario ha sido objeto de una alegación por parte del Cabildo de Lanzarote, la respuesta por parte del promotor queda recogida a continuación. Para las actuaciones relativas a las fases de excavación y movimiento de tierras, ejecución de firmes y pavimentación, el promotor establece turnos de 7 horas a desarrollar en periodo diurno entre las 7:00 y las 19:00 horas.

Como resultado del estudio de isófonas correspondiente a los distintos niveles L_{eq} para el período de día y el período de noche, el promotor concluye que no se han inventariado equipamientos docentes y sanitarios sensibles expuestos a niveles sonoros superiores a 60 dB(A) periodo día y 50 dB(A) periodo noche. También señala que no se ha detectado superación de los objetivos de calidad acústica en ninguna de las fases de actuación contempladas en cuanto a usos del suelo recogidos en el planeamiento urbanístico.

Sin embargo, en las fases más desfavorables como son la demolición en periodo noche y la pavimentación en periodo día, y en lo que respecta a suelo residencial, cuyos niveles límites de ruido son de 65 dB(A) en horario diurno y 55 dB(A) en horario nocturno, existe un edificio destinado a vivienda en la zona miliar donde sí que se superan los niveles. Este edificio se localiza en la zona de ampliación de la plataforma de aviación comercial. El período de duración de las tareas de demolición se estima que sea de unos 10 días, por lo que el tiempo de posible afección a la vivienda será inferior a este periodo. En cuanto a los trabajos de pavimentación, la ejecución de pavimento flexible se estima en 5 días, por lo que el tiempo de afección será inferior a este periodo. El plazo estimado para la ejecución de los trabajos del pavimento rígido es de 20 días, por lo que la posible afección será inferior a este período.

Como conclusión, el promotor no considera que la posible afección sobre el edificio residencial, dado el carácter puntual y temporal de las obras, haga necesaria la propuesta de medidas correctoras para el ruido en fase de obra.

El Cabildo Insular de Lanzarote, plantea que las obras no se realicen en horario nocturno, con el objetivo de causar las menores molestias posibles a la población del lugar y a la avifauna presente. El promotor en su informe del 26 de mayo de 2020, da respuesta a esta cuestión asumiendo que se procederá tal como solicita el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo, realizando todas las obras entre las 08:00 y las 19:00.

Durante la fase de operación, el promotor analiza la operativa de las aeronaves en la fase de despegue y aterrizaje y considerando la puesta en funcionamiento de las nuevas instalaciones en el año 2022, momento en que se prevé que finalicen las obras de calles de salida rápida del aeropuerto. El estudio de ruido está incorporado en el Anexo II del documento ambiental.

Los valores estimados de operaciones en el horizonte actual (año 2017) y horizonte de puesta en funcionamiento de las instalaciones (año 2022) son las siguientes:

Escenario	Totales	Día	Tarde	Noche
Actual (año 2017).	162.95	126.89	33.47	2.59
Puesta en funcionamiento de las instalaciones (año 2022).	173.42	135.05	35.62	2.76

Tabla 1. Operaciones totales simuladas en el Aeropuerto César Manrique Lanzarote.
(Fuente: AENA)

Una vez realizado el análisis el promotor concluye que se superan los objetivos de calidad fijados en algunas zonas, tanto en el escenario actual (el volumen y mezcla de flota se corresponde con el año 2017), como en el futuro de puesta en funcionamiento de las instalaciones. Todos los edificios afectados se encuentran en el municipio de San Bartolomé.

Calificación del suelo	Municipios afectados	Periodo expuesto	Superficie expuesta (ha)	
			Actual	Puesta en funcionamiento
Residencial.	San Bartolomé.	Día y tarde.	3.55	3.98
Terciario.	San Bartolomé.	Día y tarde.	1.27	1.38

Calificación del suelo	Municipios afectados	Periodo expuesto	Superficie expuesta (ha)	
			Actual	Puesta en funcionamiento
Otros equipamientos.	San Bartolomé.	Día y tarde.	0.024	0.030
Equipamiento Educativo-cultural.	San Bartolomé.	Día y tarde.	0.062	0.062

Tabla 2. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo. (Fuente: AENA)

En los dos escenarios analizados, la afección sobre suelo urbano residencial se localiza en Playa Honda al este de la cabecera 21. Asimismo, el suelo de uso terciario se ubica únicamente en el municipio de San Bartolomé, al norte de Playa Honda.

La tipología especialmente sensible desde el punto de vista acústico correspondiente a equipamientos de tipo educativo-cultural se localiza únicamente en el municipio de San Bartolomé. En esta área se ubica el equipamiento educativo IES Playa Honda.

A continuación, se detalla en la siguiente tabla la distribución del número estimado de viviendas expuestas en los municipios que comprende el ámbito de estudio.

Escenario	Municipio	Viviendas expuestas
		$L_d > 65$ $L_e > 65$ $L_n > 55$ dB(A)
Actual.	San Bartolomé y Tías.	164
Puesta en funcionamiento.	San Bartolomé y Tías.	185

Tabla 3. Número de viviendas que exceden los objetivos de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para áreas acústicas tipo a (residencial) (Fuente: AENA)

Todas las edificaciones residenciales inventariadas se asientan sobre suelo perteneciente al término municipal de San Bartolomé, menos una vivienda diseminada cuya población está expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores del territorio con predominio de uso residencial para los indicadores $L_{día}$ y L_{tarde} en el municipio de Tías.

Del mismo modo, también se ha localizado un centro de educación infantil en el que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A), no ubicados en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural. Este centro de educación infantil CEI «La casita de mi abuela» está ubicado en suelo rural en la carretera que une la LZ-301 y Arrecife al norte del aeropuerto.

En el documento ambiental también se analiza el potencial impacto que pudiera derivarse de la operativa en la plataforma, debido a la ampliación, prevista en las edificaciones más próximas, principalmente en la zona militar contigua al aeropuerto.

Se caracterizan dos tipos de fuentes, las fijas y las móviles:

- De las fuentes fijas, los principales focos identificados que contribuyen al ruido de la plataforma son los correspondientes a las unidades de energía de la aeronave.
- Como fuentes móviles hay que considerar las operaciones de rodadura. Se consideran así los desplazamientos del avión a lo largo de las calles de rodaje, previo a la operación de despegue o tras el aterrizaje hasta alcanzar el puesto de estacionamiento.

En el escenario futuro se produce un incremento de los niveles en las fachadas, pero siempre dentro de los límites establecidos en la normativa y con margen hasta los objetivos de calidad acústica.

No obstante, por la cercanía de los receptores a la zona de ampliación, el promotor incluye, como medida correctora, una pantalla acústica de, al menos, 6 metros de altura, en el borde de la ampliación de la plataforma, en la zona más cercana a las edificaciones. Con esta medida se conseguirá una reducción de entre 1 y 9 dB(A) para los distintos valores de L_d , L_e y L_n , respecto a la situación futura sin pantalla.

Escenario	L_d dB(A)	L_e dB(A)	L_n dB(A)
Situación actual.	50	49	36
Situación futura.	55	56	45
Situación futura pantalla H=6.	53	55	42

Tabla 4. Niveles en fachada receptor residencial identificador 1 con medidas correctoras. (Fuente: AENA)

Escenario	L_d dB(A)	L_e dB(A)	L_n dB(A)
Situación actual.	47	45	33
Situación futura.	51	52	42
Situación futura pantalla H=6.	44	46	33

Tabla 5. Niveles en fachada receptor terciario identificador 2 (Fuente: AENA)

El promotor en el documento ambiental incluye otras medidas protectoras y correctoras como por ejemplo la de aportar información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada mediante señales y carteles explicativos del alcance y duración de los mismos. Además, debido a la existencia de edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto, Aena elaborará un Plan de Aislamiento Acústico. Este Plan de Aislamiento Acústico, se integrará con el que resulte de la finalización del procedimiento administrativo de aprobación de la propuesta de servidumbre acústica, actualmente en tramitación.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias señala que, de acuerdo con el estudio de afección acústica incluido en el documento ambiental, el número de viviendas que se calcula excedan los objetivos de calidad acústica pasa de 164 viviendas en la actualidad, a 185 viviendas. Además, se ha localizado un centro de educación infantil, un instituto de enseñanza secundaria obligatoria y un campo de fútbol en los que se superan los niveles. La Dirección General sugiere que la instalación de la pantalla acústica se realice antes del inicio de las obras, ya que es cuando se prevé que se excedan los objetivos de calidad acústica en el edificio militar de uso residencial; y la instalación de otra pantalla acústica en el extremo noreste de la pista de aterrizaje, para mejorar la calidad acústica de las 185 viviendas y de los centros educativos afectados. Concluyen que, de acuerdo con el documento ambiental y si se tienen en cuenta las recomendaciones y sugerencias que desde el ámbito de la protección de la salud se han realizado en su informe, no se aprecia que pudiera existir un incremento considerable de exposición a contaminantes físicos, químicos o biológicos, aunque llaman a la atención sobre la afección por ruidos o vibraciones que ya existe en las viviendas y zonas sensibles cercanas debido a la actividad del aeropuerto.

El promotor en su informe del 26 de mayo de 2020, da respuesta a las cuestiones planteadas por la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias.

En relación a la cuestión planteada por la Dirección General de Salud Pública sobre la instalación de la pantalla acústica que protege la vivienda antes del inicio de las obras, AENA alega que esto requeriría realizar todo el movimiento de tierras y comenzar la pavimentación por dicha zona antes de su instalación. Teniendo en cuenta que el plazo de ejecución es de 24 meses y que se requiere fabricar dicha barrera «ex profeso» y trasladarla hasta la isla de Lanzarote, no se podría colocar antes del séptimo mes una vez comenzadas las obras. No obstante, justifican que puesto que únicamente se trabajará en horario de 08:00 a 19:00 dentro del horario operativo del aeropuerto hasta la colocación de la barrera, este aspecto quedaría minimizado.

Adicionalmente, en relación a las medidas correctoras que mejoren la calidad acústica de las 185 viviendas y de los centros educativos afectados, para lo cual el mismo organismo propone la instalación de una pantalla acústica en el extremo noreste de la pista de aterrizaje, el promotor señala que el documento ambiental en el punto «9.3. Prevención y corrección de la afección acústica», se indica que «dado que se ha constatado la existencia de edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto, AENA elaborará un Plan de Aislamiento Acústico». Este Plan de Aislamiento Acústico se integrará con el que resulte de la aprobación de la Servidumbre Acústica. Añaden, que la instalación de la pantalla acústica resulta eficaz cuando el ruido es generado sobre el suelo y siempre que la misma pueda situarse en la proximidad de la fuente o del receptor, y que puesto que la afección en la zona norte es debida a las operaciones de despegue y aproximación cuando la nave ya está en el aire, esta barrera no tendría ningún efecto como medida correctora.

Flora: Las actuaciones propuestas por el proyecto se ejecutarán sobre una superficie total de 53.499 m², que en la actualidad está en su mayor parte pavimentada o que presenta vegetación herbácea, ruderal y matorrales bajos de escaso valor ambiental, cobertura y extensión (15.299 m²). En el caso de la afección a la vegetación arbórea, esta se reduce a un total de 50 pies arbóreos: 28 pies de casuarinas (*Casuarina equisetifolia*) y 22 palmeras canarias (*Phoenix canariensis*) ubicados en dos zonas ajardinadas del aeropuerto, al noreste y al noroeste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves actual.

Especie	Unidades	Altura (m)	Diámetro tronco (cm)	Estado
Zona Noreste				
<i>Phoenix canariensis</i> .	7	4,5-5.5	60	Bueno.
<i>Casuarina equisetifolia</i> .	28	5-7	8-19	6 ejemplares en mal estado. 22 ejemplares en buen estado.
Zona Noroeste				
<i>Phoenix canariensis</i> .	15	3,5	50	Bueno.

Tabla 6. Vegetación arbórea ornamental afectada por el proyecto (Fuente: AENA)

Todas las palmeras afectadas por el proyecto pertenecen a la categoría de «ambientes urbanos ajardinados» en el Municipio de San Bartolomé de Lanzarote, de acuerdo con el Mapa de Palmeras Canarias, del Servicio de Biodiversidad del Gobierno de Canarias.

El promotor señala que las 22 palmeras serán trasplantadas de acuerdo con el Decreto 62/2006, de 16 de mayo. La reubicación dentro del recinto aeroportuario, de estos pies se realizará previo consenso con la Dirección del aeropuerto. Los 28 pies de casuarina serán

talados, previa comunicación a la Dirección del aeropuerto y sometiendo a su criterio la realización de plantaciones de reposición.

El promotor concluye que no se producen afecciones sobre formaciones vegetales de interés y que la afección sobre el arbolado será reducida. Incluye en el apartado de medidas protectoras y correctoras una serie de medidas de carácter general para la protección de la vegetación y la integración ambiental del proyecto, como la revegetación y descompactación de todas las superficies que en la fase final de ejecución de las obras hayan resultado afectadas y la instalación de protectores individuales para el arbolado en los puntos en los que puedan interferir con el trasiego de la maquinaria o por las actividades realizadas.

El Cabildo de Lanzarote incorpora en su informe una serie de consideraciones técnicas a tener en cuenta por AENA, entre las que cabe destacar las siguientes:

– En el informe prohíben cualquier acción que suponga una alteración negativa de los hábitats de protección especial.

AENA, en su informe del 26 de mayo responde que no se realizarán, en ningún caso, acciones que supongan una alteración negativa de los hábitats de protección especial.

– Queda prohibido el arranque, recogida, corte y desraizamiento de especies que se encuentren protegidas en el Real Decreto 139/2011, en la Ley 4/2010, de 4 de junio, y en la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. Si se produjera o afectara a algún ejemplar de flora protegida, deberá ponerse en contacto con el Servicio de Medio Ambiente y se deberán establecer medidas disuasorias, como vallado o señalización de las mismas. En el caso de localizar algún ejemplar, especialmente de una especie invasora, que obligatoriamente se deba erradicar, se pondrá en conocimiento del Cabildo Insular como responsable de la Gestión de los Espacios Naturales y cumplirán estrictamente el protocolo existente, teniendo en cuenta que los movimientos de tierras generarán ambientes propicios para la propagación de semillas de especies invasoras, por lo que no se podrá producir el trasiego de tierras sin previa autorización, ni el arranque, recogida, corta y desraizamiento.

AENA responde que se procederá tal y como solicita el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Lanzarote.

– El trasplante y tala de las especies *Phoenix canariensis*, *Phoenix dactylifera* y *Washingtonias spp*, deberá seguir los protocolos establecidos en la Orden de 29 de octubre de 2007, por la que se declara la existencia de las plagas producidas por los agentes nocivos *Rhynchophorus ferrugineus* (Oliver) y *Diocalandra frumenti* (Fabricius) y se establecen las medidas fitosanitarias para su erradicación y control y la Resolución 1354/2014 (BOP, núm.60, viernes 9 de mayo de 2014) en cuya virtud en los casos en que por existir riesgo para las personas o sus bienes, por necesidad imperiosa, se podrán realizar con carácter excepcional trasplantes, talas o podas de hojas verdes, de las palmeras *Phoenix canariensis*, *Phoenix dactylifera* y *Washingtonias spp*; para lo cual se habrá de obtener la correspondiente autorización de los respectivos Ayuntamientos cuando se trate de ejemplares de jardinería urbana o turística; o del Cabildo de Lanzarote en el caso de actuaciones ejecutadas por el propio Cabildo (artículo 2).

AENA, responde que en el documento ambiental, se establecen todas las medidas para el correcto trasplante de las 22 palmeras canarias, y dado que los ejemplares afectados son de jardinería, se recabará autorización del Ayuntamiento.

– La eliminación de la vegetación (tala de 28 unidades de árboles *Casuarina equisetifolia* y destrucción de las palmeras afectadas por algún organismo), deberá ser compensada con la plantación de las mismas especies, proporción y densidad, etc., en la zona más próxima, con el fin de que permita la progresión hacia la comunidad vegetal/hábitat preexistente.

AENA, responde que se procederá tal y como solicita el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Lanzarote. Adicionalmente, en previsión de la existencia de marras se incrementará el número de ejemplares repuestos en un 20%. Su ubicación exacta se realizará en coordinación con el Aeropuerto César Manrique-Lanzarote.

– Para la revegetación de las zonas que no hayan sido ocupadas permanentemente por las obras se utilizará vegetación autóctona, sin que puedan utilizarse especies de plantas procedentes de otras islas.

AENA responde que se procederá tal y como solicita el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Lanzarote.

El Cabildo señala que no es previsible que el proyecto, considerado de forma aislada y puntual, suponga una afección a las especies protegidas, sobre todo teniendo en cuenta que se proyecta fuera de los espacios protegidos de la Red Canaria y de la Red Natura 2000.

Fauna: el documento ambiental señala que la posible afección sobre la fauna se deberá a la alteración y pérdida de hábitat como consecuencia de la ocupación y pavimentación de las nuevas superficies no pavimentadas, lo que supone una superficie total de 15.300 m², en las que se eliminarán especies de tipo herbáceo, ruderales y matorrales bajos de escaso valor ambiental, cobertura y extensión. La mayoría de las especies identificadas por el promotor en la zona son especies adaptadas a zonas antropizadas y a la presencia del ser humano.

De las especies detectadas en los censos durante los años 2014 y 2015, destaca la presencia del chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*)⁽¹⁾, detectado en invierno en 14 observaciones, en el interior de la Zona de Servicio del Aeropuerto.

El promotor concluye que, dado que las actuaciones previstas son de escasa entidad y se encuentran muy delimitadas espacialmente en el interior del campo de vuelos del aeropuerto, en ningún caso se verán afectadas ni directa ni indirectamente las especies protegidas, tanto marinas como terrestres.

Para evitar las molestias y proteger la fauna el promotor considera necesario establecer un cronograma de las obras que considere los ciclos de actividad de las especies afectadas y en el que las actuaciones más ruidosas se eviten durante la época de cría de avifauna (desde el 1 de marzo hasta el 15 de julio). Además, previo al inicio de las obras, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna. El promotor tiene en cuenta que, si durante la batida se detectara alguna especie protegida, o sus nidos, se informará a la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias para acordar las medidas de protección más convenientes, bajo su coordinación.

Con el objetivo de garantizar la protección de las especies protegidas y autóctonas de la isla, el Cabildo de Lanzarote incorpora en su informe una serie de consideraciones técnicas a tener en cuenta por AENA, entre las que cabe destacar las siguientes:

– Antes del inicio de las obras se realizará una prospección de la zona para descartar la presencia de nidos, o territorios reproductores de las especies protegidas. Para la inspección se realizarán recorridos a pie, preferentemente a primera hora de la mañana o última de la tarde.

AENA responde que el documento ambiental recoge esta medida y que se incluirá que la inspección sea realizada en el horario indicado por el Cabildo.

– Se iniciarán en primer momento todas las actuaciones menos impactantes para la fauna (replanteo, determinación de acceso, etc.) y posteriormente las más agresivas (tránsito de maquinaria, etc.).

AENA responde que esto ya queda recogido en el documento ambiental, en el punto de «protección del suelo», en el de «protección de la vegetación» y en el de «protección y gestión de la fauna».

– Se adoptarán medidas para la protección de la fauna, previo al inicio de las obras y durante el funcionamiento de las instalaciones, incrementando la frecuencia si se detectasen afecciones. Se balizará la zona de actuación a fin de que el territorio afectado por la fauna se afecte sólo lo estrictamente necesario.

AENA responde que estas medidas ya quedan recogidas en el documento ambiental.

¹ La población canaria de chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*) queda recogida en el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, en la categoría de vulnerable.

– Se realizará un estudio de seguimiento específico de la especie Chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*) y se analizarán las posibles afecciones que tanto la ejecución de la obra como posteriormente el funcionamiento de las mismas pueda ocasionar. En el estudio de seguimiento se registrarán las incidencias que se produzcan sobre las especies. Anualmente, antes del 30 de enero de cada año, se remitirá al Cabildo de Lanzarote un informe donde se recoja la descripción metodológica, los resultados del seguimiento y la valoración técnica del mismo y se propondrán las medidas necesarias para evitar el impacto por colisiones si las mismas llegan a ser relevantes. Al margen de la realización de un informe anual de mortalidad y accidentes, cuando el personal de mantenimiento o el personal responsable del seguimiento detecte algún ejemplar accidentado deberá ponerlo inmediatamente en conocimiento del Cabildo de Lanzarote (Cuerpo de Agentes de Medio Ambiente), especialmente en el caso de especies amenazadas.

AENA responde que en el documento ambiental se recoge que, antes del inicio de las obras y fuera de la época de cría, se procederá a la realización de una batida de fauna. Si hubiera presencia de Chorlitejo se notificará al Cabildo, junto con las medidas adoptadas. En cuanto al seguimiento de las incidencias sobre la fauna, señalan que el aeropuerto ya realiza de forma habitual un seguimiento de la situación de la fauna, posibles focos de atracción, observación, incidentes con fauna, etc. Los datos quedan recogidos en el programa de gestión de riesgos de fauna y en la agenda anual de riesgos de fauna, que además incorpora medidas encaminadas a minimizar los impactos de aeronaves con fauna para garantizar la seguridad tanto de la operativa como de la fauna. En cuanto a la recogida de ejemplares accidentados, el personal del aeropuerto implicado en las tareas de gestión de la fauna notifica el hallazgo de cualquier especie y lo comunica para su registro en el Sistema de Gestión de incidentes de seguridad operacional (SGISO). Y en el caso de incidencias con especies catalogadas como vulnerables o amenazadas, como es el caso del chorlitejo negro, AENA indica que se pondrá en conocimiento del Cabildo de Lanzarote (Cuerpo de Agentes de Medio Ambiente).

– En las infraestructuras existentes y las nuevas que se pretenden ejecutar, se deberán colocar elementos o dispositivos disuasorios para evitar posibles impactos y afecciones a la avifauna. Además se deberá contar con un sistema de seguimiento.

AENA responde que el aeropuerto cuenta con un Sistema de gestión de fauna y que entre las medidas de carácter disuasorio, en el Aeropuerto cuentan con uso de aves de cetrería, perros disuasorios, dispositivos acústicos, etc.

– Se ha de adecuar el diseño de báculos y carcasas de las luminarias, que sea preciso instalar en cualquier parte del espacio, de tal forma que impidan su captación desde los ámbitos más sensibles del mismo y no supongan afección ni molestia alguna para las aves, de manera que no se vean afectadas directamente las zonas de nidificación para impedir posibles deslumbramientos de aves.

AENA responde que ya se tienen en cuenta, debido a las características especiales que deben tener los proyectores en las islas Canarias.

– Para evitar impactos de la fauna con las pantallas que se pretenden colocar, se deberá instalar algún elemento que sea visible para las aves.

AENA responde que la pantalla es opaca, por lo que no es previsible que se produzcan choques de aves contra la misma. No obstante, en caso de que se detecte algún impacto procederán tal como solicita el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de Lanzarote.

El Cabildo señala que no es previsible que el proyecto, considerado de forma aislada y puntual, suponga una afección a las especies protegidas, sobre todo teniendo en cuenta que se proyecta fuera de los espacios protegidos de la Red Canaria y de la Red Natura 2000.

Residuos sólidos: En el proyecto de ampliación de plataforma serán enviados a vertedero autorizado 65.021,52 m³ aproximados, de tierras de excavación (ya analizado en el apartado anterior de «Suelo/ relieve»). Este excedente será considerado residuo de construcción y demolición, gestionado según lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero.

Por otro lado durante la ejecución de las obras se originan residuos de construcción y demolición como consecuencia de desmontajes y demoliciones, así como por los sobrantes de materiales de ejecución y de envases y embalajes de dichos materiales.

El promotor, llevará a cabo una reutilización en la propia obra de la totalidad de los residuos de demolición de la losa de hormigón de la plataforma existente, que asciende a 5.569,06 m³, mediante el empleo en una planta de machaqueo in situ para generar capas de zorra.

Finalmente, el volumen total de residuos de construcción y demolición generados en el proyecto asciende a 92.811,01 m³ (153.963,58 toneladas). Serán llevados a planta de residuos de construcción autorizada un total de 87.241,95 m³.

Entre las medidas protectoras y correctoras incluidas por el promotor en el documento ambiental está la de informar al personal de obra de la sistemática de recogida selectiva de residuos, debiendo depositarlos en las zonas acondicionadas para ello. Además, el contratista deberá desarrollar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de Construcción y Demolición acorde con las disposiciones recogidas 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. Para la eliminación de los residuos resultantes de las excavaciones, se priorizará su reutilización y, en su defecto, su evacuación a vertedero autorizado de RCD, siempre que pueda garantizarse que carecen de contaminación por sustancias peligrosas; en caso contrario deberán gestionarse conforme al Real Decreto 833/1998, modificado por el Real Decreto 952/1997 sobre residuos peligrosos y a la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados.

d. Vigilancia ambiental:

El documento ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental cuyo fin es detallar las operaciones necesarias para llevar a cabo la vigilancia y el seguimiento de los impactos y de la eficacia del conjunto de indicadores y medidas preventivas y correctoras.

El programa de vigilancia ambiental se articula sobre el seguimiento de todos los aspectos ambientales analizados en el documento ambiental: protección de la calidad química del aire, prevención de la afeción acústica, protección del suelo, gestión de residuos, protección de la calidad de las aguas, protección de la vegetación, protección de la fauna, protección de los espacios protegidos y otras áreas de interés, protección del paisaje y protección del patrimonio histórico y cultural.

Para cada aspecto se define una ficha de control compuesta por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones. Estas fichas son la base para la realización de Informes que acrediten documentalmente el cumplimiento del Programa. Estos informes se elaborarán en las siguientes fases:

- Un informe inicial antes del inicio de las obras.
- Varios informes semestrales de seguimiento ambiental de las obras.
- Un informe final de obra.
- Unos informes especiales que se emitirán cuando exista alguna afeción no prevista o cualquier aspecto que precise actuación.

El Cabildo de Lanzarote en su informe señala que la ejecución de las actuaciones deberá ser supervisada por un técnico ambiental, cuya identificación será facilitada al Cabildo, previo al inicio de las obras, determinando las funciones que deberá desempeñar antes y durante el desarrollo de las obras. Añaden que el control de la alteración y compactación del suelo, la erosión de los suelos y el cumplimiento de medidas preventivas para la gestión de residuos, se llevará a cabo con una periodicidad mensual y el control del cumplimiento de las medidas preventivas ante vertidos accidentales, con periodicidad semanal. Estas consideración han sido asumida por AENA, señalando que se procederá tal y como solicita el Servicio de Medio Ambiente del Cabildo de Lanzarote. En otra de las alegaciones, el Cabildo señala que se realizarán controles semanales de la calidad del aire (emisiones de polvo y gases a la atmósfera y los niveles acústicos de la maquinaria y de las obras). Respecto a este punto AENA responde que, tal y como señala el documento ambiental, los valores de emisiones de

contaminantes estimados en la fase de construcción resultan leves, por lo que no se prevé que se superen los valores límite establecidos por la legislación, ni por tanto que la obra afecte a las poblaciones cercanas al aeropuerto. Esto, unido a las medidas de prevención de la emisión de partículas y reducción de emisiones gaseosas que se incluyen en el documento ambiental, controladas a través del Programa de Vigilancia Ambiental, hace que consideren innecesaria la realización con controles semanales de la calidad del aire. Lo mismo ocurre para la consideración realizada por el Cabildo respecto a la realización de campañas de medición sonora durante la instalación y posterior funcionamiento. AENA, responde que se considera exagerada por cuanto este tipo de campañas se realizan para verificar los niveles de ruido en actividades de tráfico marítimo, actividades de construcción en el mar, plataformas de extracción de petróleo y gas, etc, y la zona más próxima a la actuación se encuentra a más de 700 metros de la línea de costa.

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 «Ampliación de plataforma en el Aeropuerto César Manrique (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 «Ampliación de plataforma en el Aeropuerto César Manrique (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, 1 de octubre de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

