III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

24579 *Resolución de 6 de noviembre de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Nueva instalación de almacenamiento de combustible en el aeropuerto de Lanzarote».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 13 de marzo de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Nueva instalación de almacenamiento de combustible en el aeropuerto de Lanzarote» remitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), como órgano sustantivo, respecto del que Exolum Aviation, SA, es promotor.

El proyecto se ubica en el aeropuerto de César Manrique de Lanzarote, situado en los municipios de San Bartolomé y de Tías (Lanzarote), y tiene por objeto la construcción de un nuevo sistema de almacenamiento de combustible destinado a sustituir las instalaciones actuales para dar respuesta a la demanda prevista en el nuevo plan director del aeropuerto, actualmente en tramitación. Se proyecta la construcción de dos parcelas situadas dentro del recinto del aeropuerto, una ubicada en el lado aire y otra en el lado tierra, así como una tubería de transporte de combustible de 440 m de longitud que conecte ambas parcelas y una línea eléctrica soterrada de abastecimiento de media tensión (20 kV) de 1,26 km de longitud.

No forma parte del alcance de la presente resolución el desmantelamiento de la instalación de combustible actualmente existente que se pretende sustituir, cuyo desmantelamiento al final de la vida útil de la instalación debería someterse, al menos, a un procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada.

Con fecha 7 de mayo de 2025, se solicita al promotor que aporte un nuevo documento ambiental con información adicional sobre la descripción del proyecto, las alternativas estudiadas, la caracterización de la vegetación y de la fauna del entorno, la hidrología y el patrimonio cultural.

Con fecha 28 de mayo de 2025, se recibe el documento ambiental subsanado y, el 9 de junio de 2025, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Administración estatal	
Ministerio de Defensa.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático (OECC).	Sí
Subdirección General para la Protección de la Costa. Dirección General de la Costa y del Mar. MITECO.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. MITECO.	No

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes. Ministerio de Cultura.	Sí
Delegación del Gobierno en Canarias.	Sí
Administración autonómica. Gobierno de Canarias	
Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Transición Ecológica y Energía.	Sí*
Dirección General de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático. Consejería de Transición Ecológica y Energía.	Sí*
Dirección General de Aguas. Consejería de Política Territorial, cohesión territorial y Aguas.	Sí
Dirección General de Emergencias. Consejería de Política Territorial, cohesión territorial y Aguas.	Sí*
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Política Territorial, cohesión territorial y Aguas.	No
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad.	Sí
Administración local	
Ayuntamiento de Tías.	No
Ayuntamiento de San Bartolomé.	No
Cabildo Insular de Lanzarote.	Sí
Consejo Insular de Aguas de Lanzarote.	Sí
Entidades	
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Lanzarote.	No
WWF.	No

* Informe recibido tras requerimiento al órgano jerárquicamente superior.

Con fecha 18 de julio de 2025, se requieren, a través de sus órganos jerárquicamente superiores, los informes de la Dirección General de Emergencias, Dirección General de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático y Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, todas del Gobierno de Canarias. Los informes solicitados se completan el 10 de octubre de 2025.

Con fecha 9 de diciembre de 2025, se requiere al promotor la contestación y consideración de todos los informes recibidos, así como que complete la documentación aportada relativa a los impactos sobre el ruido, la población y salud humana, hidrología y aspectos relacionados con la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos tecnológicos.

Con fecha 29 de diciembre, el promotor remite nueva documentación en relación con la solicitud realizada, no obstante, no aporta el estudio de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos tecnológicos, tal y como solicita la Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias, ni la justificación de que el análisis de impacto acústico se desarrolla conforme a la normativa vigente, por lo que el 21 de enero de 2026, este órgano ambiental reitera al promotor la necesidad de incorporar dicha información al expediente. El 9 de febrero de 2026, tiene entrada respuesta del promotor, completando el requerimiento.

Con fecha 5 de marzo de 2026, se traslada la nueva documentación complementaria a la Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias y al Consejo Insular de Aguas de Lanzarote, para que, en el plazo de 15 días, informen sobre si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos. Con fecha 31 de marzo de 2026, se recibe respuesta del Consejo Insular de Aguas de Lanzarote. A la fecha de emisión de la presente resolución, no consta nueva respuesta de la Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

Analizada la documentación obrante 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 proyecto consiste en la construcción de una nueva instalación de almacenamiento y distribución de combustible de aviación (JET-A1 y AV-GAS 110LL), con una superficie aproximada de 19.116 m^2 (11.264 m^2 lado tierra y 7.852 m^2 lado aire).

En el lado tierra, se proyecta la instalación de un descargadero para los camiones cisterna, un punto de carga con contador mecánico, una instalación de almacenamiento de JAT-A1 con capacidad mínima de 6.000 m^3 repartido en tres tanques, un depósito de purgas con una capacidad mínima de 50 m^3, zona de filtros y bombas, edificios de oficinas, sala de control, laboratorio y taller, y las instalaciones auxiliares para el funcionamiento de la instalación.

El lado aire contará con un cargadero de JET-A1 con 4 posiciones, un almacenamiento de AVGAS 100LL de 3.000 L junto al cargadero, una zona de filtros y bombas y un almacén. Además, se prevé la ejecución de nuevos viales de acceso y zonas de estacionamiento de equipos de puesta a bordo con capacidad para dos agentes.

El lado tierra y el lado aire se conectarán mediante una tubería soterrada de 8” de diámetro que discurrirá junto a una vía existente.

Se proyecta, asimismo, la instalación de una acometida eléctrica soterrada en media tensión que, partiendo del centro de reparto, conectará el nuevo centro de transformación del lado tierra con un centro de reparto situado al norte, con una longitud total aproximada de 1,26 km. Complementariamente, se contempla la instalación de un sistema fotovoltaico de autoconsumo de 40 kW de potencia nominal sobre la cubierta del edificio de oficinas del lado tierra, compuesto por 77 módulos solares y un inversor.

Sobre la localización del proyecto, se consideran 2 alternativas: la alternativa 1 propone la reubicación de los depósitos de almacenamiento de combustibles en una parcela en el interior del aeropuerto, al suroeste del edificio Terminal, mientras que la alternativa 2 consiste en reubicar los depósitos de almacenamiento de combustibles fuera de las instalaciones aeroportuarias, en una parcela aún más al suroeste del edificio Terminal. La alternativa 2, al estar situada fuera de las instalaciones aeroportuarias, implicaría instalar infraestructuras para el transporte de las aguas residuales hasta una red de saneamiento y la construcción de nuevos accesos. El promotor selecciona la alternativa 1, por considerarla la más favorable ambientalmente, ya que al ubicarse dentro de las instalaciones aeroportuarias genera menores movimientos de tierra y reduce los impactos sobre la fauna, la flora, el medio perceptual y el ruido, en comparación con la ubicación en el exterior del aeropuerto.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias indica que la localización propuesta para la alternativa 2, más lejos de las instalaciones aeroportuarias, podría suponer la ocupación de hábitat de especies silvestres.

En cuanto a la acometida eléctrica, se evalúan dos alternativas: el trazado en aéreo (alternativa 1) y el trazado soterrado (alternativa 2). Aunque la alternativa aérea conlleva un menor volumen de movimientos de tierra y, por tanto, una menor afección sobre el suelo y la vegetación durante la fase de construcción, su funcionamiento presenta una mayor incidencia ambiental, al incrementar el riesgo de colisión y electrocución para la avifauna y generar un impacto paisajístico notablemente superior. En consecuencia, el promotor selecciona la alternativa 2, soterrada.

Según el promotor, la solución técnica seleccionada para el almacenamiento de combustibles es la más adecuada según las características y el volumen de combustible, las normas y estándares aplicables (normas API-650 y UNE-EN 12285-1 y la Instrucción

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

Técnica Complementaria ITC-MI-IP-02) y las mejores técnicas disponibles para la actividad. Además, el diseño incorpora medidas para garantizar la seguridad, prevenir sobrellenados, fugas, incendios y derrames, controlar la corrosión y proteger el suelo, así como sistemas de mantenimiento e inspección.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se sitúa en el interior de los terrenos pertenecientes al aeropuerto César Manrique de Lanzarote, localizado en los municipios de San Bartolomé y Tías, en la isla de Lanzarote, en la provincia de Las Palmas.

Las instalaciones previstas se disponen en paralelo a la zona militarizada, situándose al sur la planta solar fotovoltaica existente en el aeropuerto destinada al autoconsumo aeroportuario. La parcela ubicada en el lado aire queda delimitada por la torre de control, un área de aparcamiento y la planta de combustible actualmente existente. El proyecto se enmarca en una zona fuertemente influenciada por la presencia de infraestructuras aeroportuarias y viarias, en un entorno con un elevado grado de antropización.

La zona presenta un carácter árido con retazos de vegetación arbustiva de bajo porte y poco desarrollada y una orografía mayormente llana, a excepción de la parcela del lado tierra, que presenta mayor desnivel.

Las instalaciones se encuadran en la demarcación hidrográfica de Lanzarote, próximas al mar. No se identifican masas de aguas subterráneas, de acuerdo con la cartografía del plan hidrológico en vigor.

El proyecto solapa con la zona de transición de la reserva de la biosfera de Lanzarote, que ocupa toda la isla. En las proximidades se identifica la zona especial de conservación (ZEC) Sebadales de Guasimeta (ES7010021), el lugar de importancia comunitaria (LIC) Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura (ESZZ15002) y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) La Geria (ES0000100).

El entorno del proyecto y, en general la isla de Lanzarote, se caracteriza por su origen volcánico, dando lugar a paisajes con extensos campos de lava, conos volcánicos y fumarolas.

c. Características del potencial impacto:

c.1 Población, salud humana y calidad del aire.

Según el documento ambiental, se identifica la urbanización de Matagordas como el núcleo urbano más cercano al proyecto, ubicado a aproximadamente 1 km al suroeste de las instalaciones.

Durante la obra, los movimientos de tierra y el funcionamiento de la maquinaria afectarán a la calidad del aire y al ruido. Sin embargo, el promotor considera esta afección de carácter temporal y muy localizada, así como minimizable, teniendo en cuenta las medidas correctoras contempladas. Adicionalmente, una amplia superficie del ámbito del proyecto se encuentra pavimentada, lo que reducirá la emisión de polvo. Por otro lado, la zona se caracteriza por la existencia del ruido asociado al aeropuerto y al tráfico en el entorno.

En relación con la explotación, el promotor recuerda que la actividad proyectada está considerada como una actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera, según el anexo IV de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. No obstante, en cuanto al combustible AVGAS-100LL, el almacenamiento previsto consta de un depósito de 3 m^3, por lo que descarta que puedan producirse emisiones significativas de COV. Sobre el combustible JET-A1 (con presión de vapor reid igual a 2-3 kPa), se han proyectado 3 depósitos de 2.000 m^3, si bien, no se considera un hidrocarburo líquido volátil, según la Decisión de Ejecución de la Comisión Europea de 9 de octubre de 2014, por la que se establecen las conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles (MTD) conforme a la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. En consecuencia, las emisiones de COV derivadas del proyecto serán

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

poco significativas y el impacto de las emisiones del proyecto se considera compatible. Asimismo, cesará la operación de las instalaciones de almacenamiento actualmente existentes.

Sobre el ruido, considerando el mapa estratégico de ruido de las carreteras LZ-2 y LZ-40 y el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Lanzarote, las características del proyecto, su situación geográfica y puesto que la zona residencial más cercana se sitúa a 1 km de distancia, no se considera que el proyecto pueda originar impactos acústicos significativos sobre la población. Además, el promotor argumenta que el proyecto consiste en la sustitución de una instalación existente, por lo que no se prevé la generación de nuevos impactos acústicos durante la fase de funcionamiento.

Todas las actividades susceptibles de producir mayor ruido se llevarán a cabo, en la medida de lo posible, en período diurno. La maquinaria debe contar con el certificado de homologación y deberá cumplir el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

Sobre la calidad del aire, el promotor propone cubrir los vehículos que transporten material pulverulento; limitar las actividades que generen polvo en condiciones meteorológicas desfavorables; situar los acopios de tierra, materiales finos y escombros en zonas protegidas del viento; limitar la velocidad de los vehículos dentro de la obra y realizar un mantenimiento adecuado de la maquinaria.

El Cabildo de Lanzarote indica que en las obras se deberán adoptar medidas para reducir al máximo la emisión de ruidos y partículas a la atmósfera procedentes del trasiego de la maquinaria o vehículos de transporte de las instalaciones; se realizarán controles semanales de la calidad del aire (emisiones de polvo y gases a la atmósfera) y de los niveles acústicos de la maquinaria y de las obras; se realizarán campañas de medición sonar durante la instalación y funcionamiento al objeto de, en su caso, establecer las medidas preventivas y correctoras oportunas. El promotor acepta las citadas medidas, a excepción de las mediciones con sonar, que no considera necesarias.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias señala que los núcleos poblacionales más cercanos al emplazamiento de la instalación son, Playa Honda, a 1.180 m y Güime, a 2 km. Durante la fase de obras, la calidad del aire se verá afectada por la emisión de polvo, gases y ruido, lo que supone un impacto negativo en la salud de las personas. No obstante, el impacto ambiental ocasionado por el incremento de los niveles de ruido es moderado debido a su naturaleza reversible y recuperable. El promotor debe verificar y certificar que se cumplen los estándares de calidad del aire estipulados y garantizar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de calidad del aire.

El Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático del Gobierno de Canarias advierte que en la instalación se generarán emisiones de COVs y otros gases, como el H_2S, con un elevado potencial de causar molestias por olores, consecuencia principalmente, de los procesos de almacenamiento, transporte y manipulación de combustibles, por lo que la instalación quedará sujeta a autorización de actividad potencialmente contaminadora, según la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, y obligada al cumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero. Así, se dispondrá de la correspondiente autorización y de los sistemas de control de las emisiones contaminantes a la atmósfera, todo lo cual se actualizará en los términos que establezca la normativa. El promotor asume todas las prescripciones indicadas por el organismo, dando cumplimiento a la normativa aplicable.

El Ministerio de Defensa advierte que la evaluación de impacto ambiental no parece contemplar la base aérea de Lanzarote como área residencial y/o actividad industrial y no se evalúan los posibles impactos sobre su personal o instalaciones localizadas a escasa distancia de las instalaciones del proyecto, por lo que solicita que se tengan en cuenta dichas consideraciones con el propósito de evaluar la necesidad de requerir un estudio de impacto ambiental más detallado. El promotor responde que los análisis

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

realizados, la valoración de los impactos del proyecto y las conclusiones del documento ambiental son extensibles a la base aérea de Lanzarote. Concretamente, en relación con el ruido, el promotor señala que la principal fuente de ruido del proyecto es el grupo de bombeo, ubicado a unos 130 metros de la fachada residencial más próxima a la base aérea. Conforme a los cálculos del estudio acústico, elaborados en base a la metodología estandarizada CNOSSOS-EU, según la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, el incremento previsto en el escenario más desfavorable es 0,2 dBA, lo que considera imperceptible.

c.2 Flora, vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

De acuerdo con el documento ambiental, tras la prospección de campo llevada a cabo los días 7 y 8 de mayo de 2024, se descarta la existencia de elementos de interés florístico en el ámbito afectado por el proyecto. Así, se constata que la vegetación natural en la zona del emplazamiento es prácticamente inexistente. En el caso del lado tierra, las conducciones asociadas se emplazan en una zona árida donde se aprecian retazos de vegetación arbustiva de bajo porte y poco desarrollada. Puntualmente se registra la presencia de algunos especímenes de verodes (*Kleinia neriifolia*) y algunas especies de arbustos de bajo porte comunes en entornos degradados y áridos como la aulaga morisca (*Launaea arborescens*) o el espino (*Lycium intricatum*), entre otros.

La zona del lado aire presenta una cobertura disgregada, con varios ejemplares ornamentales de palmera canaria (*Phoenix canariensis*), algunos pies sueltos de acebuche canario (*Olea cerasiformis*), así como una hilera de casuarinas (*Casuarina equisetifolia*). Además, en el entorno del aeropuerto destacan las palmeras canarias, y, en territorio costero, puede darse la presencia de especies adaptadas a ámbitos arenosos y secos tales como el rábano de mar (*Cakile marítima*), uva de mar (*Tetraena fontanesii*) o los balancones (*Traganum moquinii*), esta última catalogada como «vulnerable» en Catálogo Canario de Especies Protegidas.

En relación con los hábitats de interés comunitario (HIC), en las inmediaciones de la instalación, el promotor identifica el HIC 1110 «Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda» y el HIC prioritario 2130* «Dunas costeras fijas con vegetación herbácea (dunas grises)». No obstante, no existe coincidencia espacial con dichos hábitats, situándose el más cercano a 550 m al sureste del proyecto. Según la cartografía de hábitats de interés comunitario del mapa de vegetación de Canarias, la presencia del HIC 2130* se limita sólo a la línea de costa de la playa Guasimeta y la playa de Matagorda.

Durante la fase de construcción, los principales impactos sobre la vegetación derivan de la eliminación de la vegetación arbustiva poco desarrollada en el lado tierra, que se consideran compatibles debido a la escasa superficie afectada y a su bajo valor ecológico. En las zonas de conducciones, línea eléctrica y tubería, la afección será menor por la capacidad de recolonización natural de las especies. Durante la fase de funcionamiento el promotor no identifica impactos significativos sobre la vegetación.

Para minimizar las afecciones descritas se prevé, con carácter previo al inicio de las obras, una prospección de la zona de actuación, con el objetivo de identificar la posible presencia de ejemplares de especies protegidas susceptibles de verse afectados por las actuaciones previstas, así como el señalamiento y balizamiento previo de toda la zona donde se proyectan las instalaciones. Asimismo, el promotor indica que se promoverá en todo momento la conservación de los pies de *Phoenix canariensis* situados en el lado aire y se verificará el cumplimiento de los condicionantes que el organismo autonómico competente establezca para la conservación de la vegetación protegida durante la ejecución de las obras.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias constata que el ámbito del proyecto no coincide con la distribución de hábitats de interés comunitario y considera que, con la información disponible, la ejecución del proyecto no supondrá una afección significativa sobre los valores ambientales relevantes

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

existentes en su entorno, siempre que se tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

– En el caso de encontrarse alguna especie protegida, se debe solicitar permiso para su corta, trasplante y señalar la localización y el número de ejemplares susceptibles de ser afectados por el proyecto. Aunque el origen y uso de los ejemplares de acebuches (*Olea cerasiformis*) y palmeras (*Phoenix canariensis*) sea ornamental, ambas especies están incluidas el anexo II de la Orden de 20 de febrero de 1991, quedando sometidos a previa autorización el arranque, recogida, corta y desraizamiento de dichas plantas o parte de ellas, destrucción deliberada y alteración, incluidas sus semillas.

– Dado el trasplante previsto de 12 ejemplares de palmera canaria y la detección de la plaga picudo de las palmeras (*Diocalandra frumenti)* en el ámbito del proyecto, deberán aplicarse las medidas fitosanitarias establecidas en la Orden de 29 de octubre de 2007, para su control y erradicación. Asimismo, debido a que el número real de palmeras existentes supera el indicado en la documentación, el organismo considera conveniente realizar un estudio detallado que identifique los ejemplares afectados, su localización y las actuaciones previstas para su tratamiento y control.

– Deberá tenerse en cuenta, no sólo las especies exóticas invasoras detectadas próximas al proyecto, sino también aquellos taxones que pudieran verse favorecidos por la ejecución de los trabajos en la fase de obras, con especial atención a las especies incluidas en los anexos del Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras y del Real Decreto 216/2019, de 29 de marzo, por el que se aprueba la lista de especies exóticas invasoras preocupantes para la región ultraperiférica de las islas Canarias y por el que se modifica el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras.

– Será necesario ampliar y concretar las medidas en un plan de restauración de las zonas de afección temporal. Dicho plan deberá cumplir con el contenido exigido por el Reglamento (UE) 2024/1991 y deberá tener en cuenta que la vegetación potencial del ámbito corresponde a un tabaibal dulce árido. Asimismo, destaca la importancia de conservar y recuperar adecuadamente el suelo para incrementar las posibilidades de éxito de las plantaciones a medio-largo plazo.

– Los desmontes de tierra se acopiarán en las proximidades de la obra para conservar sus características naturales y evitar la introducción de especies invasoras. Parte de estas tierras se trasladará al vivero donde se realizará la producción de planta para que, una vez finalizada la fase de semillero, se incorpore al sustrato en el repicado del material.

– Se crearán bancos de microorganismos en vivero con el fin de enriquecer el sustrato antes de su traslado al campo.

– No se deberá hacer uso en las restauraciones de especies protegidas, según el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, o la Ley 4/2010, de 4 de junio, ni de flora exótica invasora.

El promotor muestra su conformidad y se compromete a incorporar las anteriores medidas al proyecto y a las actuaciones de restauración, a excepción del estudio detallado que identifique los ejemplares de palmeras afectados, ya que constata que la afección se limita a los 12 ejemplares indicados en el documento ambiental. Sin embargo, si el número de ejemplares afectados hubiese sido subestimado o resultase necesario el trasplante de un mayor número de individuos durante el desarrollo del proyecto, se comunicará al órgano competente y se actuará conforme a la normativa vigente. Asimismo, respecto a la creación de bancos de microorganismos en vivero, el promotor considera que esta medida no es necesaria tras la reutilización de la tierra vegetal extraída y su empleo en el proceso de producción de planta en vivero.

El Cabildo de Lanzarote recuerda que, en caso de localizar ejemplares de especies protegidas, deberán señalizarse o vallarse y comunicarse al Servicio de Medio Ambiente. Al mismo tiempo, en caso de detectar especies invasoras, deberá informarse al Cabildo

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

y aplicarse el protocolo de erradicación correspondiente, evitando el movimiento de tierras sin autorización, dado que puede favorecer su propagación. El promotor muestra conformidad a lo indicado por el organismo.

c.3 Fauna.

De acuerdo con el documento ambiental, en las cuadrículas de 500x500 del Banco de Datos de la Biodiversidad de Canarias representativas del entorno amplio de las instalaciones, destacan la presencia de chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*) catalogada como «vulnerable» tanto en el Catálogo Canario de Especies Protegidas, como en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, fumarel común (*Chlidonias niger*), «en peligro de extinción» a nivel nacional, focha común (*Fulica atra*) y gallineta de agua (*Gallinula chloropus*), ambas catalogadas «de interés para los ecosistemas canarios» según el Catálogo Canario de Especies Protegidas, alimoche canario (*Neophron percnopterus majorensis*), «en peligro de extinción» en ambos catálogos nacional y autonómico y el cuervo canario (*Corvus corax canariensis*), «en peligro de extinción» en catálogo autonómico.

El promotor aporta datos faunísticos procedentes del censo realizado por AENA en el entorno del proyecto entre 2014 y 2015 y prospecciones en los años posteriores (2016, 2017 y 2018), considerándolos representativos de la actualidad, dada la escasa evolución y la estabilidad del entorno aeroportuario a lo largo del tiempo. Se identifican un total de 14 especies, entre las que destacan, por su abundancia, la gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*), la paloma bravía (*Columba livia*), y el bisbita caminero (*Anthus berthelotii*), esta última «de interés especial» según el Catálogo Canario de Especies Protegidas, junto con el alcaudón real (*Lanius meridionalis*), garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), alcaraván común (*Burhinus oedicnemus*) y terrera marismeña (*Calandrella rufescens*).

Durante la fase de obras, se generarán molestias que causarán desplazamientos temporales de la fauna a zonas colindantes. No obstante, este impacto afectará únicamente a especies comunes y generalistas, descartándose la presencia de fauna amenazada, debido a la degradación antrópica del ámbito del proyecto y a que las especies protegidas del entorno están ligadas a hábitats costeros o marinos. Asimismo, el promotor destaca que la fauna potencialmente afectada se encuentra adaptada a los niveles de ruido y de actividad habituales del aeropuerto.

Durante la fase de explotación, dado que la actuación consiste en la sustitución de la instalación actual de almacenamiento de combustible por una nueva, no se generarán impactos adicionales asociados a la nueva instalación.

Dicho lo anterior, el promotor no establece medidas correctoras y/o preventivas adicionales a las buenas prácticas de obra y reducción de molestias por el ruido mencionadas en el apartado c.1 de la presente resolución.

El Cabildo de Lanzarote manifiesta que el proyecto no parece afectar a ninguna especie protegida, no obstante, formula diversas consideraciones como: el inicio de los trabajos por aquellas actuaciones con menor impacto sobre la fauna y, posteriormente, llevar a cabo las actuaciones más agresivas; ejecución de las obras en horario diurno y fuera del período de reproducción o nidificación de las aves presentes en el entorno; balizamiento de la zona, diseño y disposición de los báculos y luminarias evitando su visibilidad desde los ámbitos más sensibles, para prevenir posibles deslumbramientos o molestias a las aves, especialmente en las zonas de nidificación; si se identificase un animal accidentado, se deberá avisar inmediatamente a los Agentes de Medio Ambiente, especialmente cuando se trate de especies amenazadas; antes del inicio de las obras, se realizará una prospección de la zona con el fin de descartar la presencia de nidos o territorios reproductores de especies protegidas; se instalarán dispositivos disuasorios para evitar posibles impactos y afecciones a la avifauna en las infraestructuras existentes y las nuevas que se pretenden ejecutar.

Dichas prescripciones establecidas son aceptadas por el promotor a excepción de la prospección faunística previa a las obras y la instalación de elementos disuasorios para

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

la fauna. Sobre la prospección faunística, el promotor argumenta que la visita realizada en el ámbito del proyecto descartó la presencia de especies protegidas directamente relacionadas con la zona de implantación, además, el entorno presenta un elevado grado de antropización y escaso interés ambiental, asociándose las especies amenazadas potencialmente presentes, principalmente, a hábitats costeros o marinos, alejados de la zona del proyecto. Asimismo, las infraestructuras auxiliares proyectadas son de carácter soterrado, por lo que no considera necesaria la colocación de dispositivos disuasorios para la fauna.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias también sostiene la importancia de realizar trabajos de campo para descartar la presencia de especies protegidas que puedan ser afectadas por las obras y añade las siguientes medidas: limitar las obras en los tramos con vegetación natural a su paso por el trazado de la línea eléctrica de evacuación al período comprendido entre agosto y enero, evitando el período reproductor de las aves (entre febrero y julio); cerrar los extremos libres de las tuberías al finalizar cada jornada y revisar las zanjas al inicio para evitar el atrapamiento de fauna del entorno; reducir la contaminación lumínica durante la fase de funcionamiento, evitando la iluminación nocturna y, cuando sea necesaria, utilizando sistemas LED de luz cálida, apantallados y orientados hacia el suelo, así como evitar el depósito o vertido de residuos que puedan actuar como trampas para insectos y reptiles. En relación con las aves protegidas identificadas, el organismo indica que la mayoría presenta una amplia distribución en la isla, sin problemas de conservación destacables. Asimismo, señala que la aplicación de las medidas preventivas, en particular, la relativa a evitar la ejecución de las obras durante el periodo reproductor de las aves, permite prever que no se producirán afecciones significativas sobre estas especies.

El promotor acepta la aplicación de las medidas indicadas por el organismo, no obstante, en el caso de la iluminación, señala que las medidas deben ser compatibles con las condiciones de seguridad necesarias para las instalaciones proyectadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, se establecen una serie de prescripciones adicionales en el apartado «d» de la presente resolución.

c.4 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

En el entorno del proyecto se identifican lo siguientes espacios pertenecientes a la Red Natura 2000:

– ZEC Sebadales de Guasimeta (ES7010021) ubicada a aproximadamente 0,8 km al sureste del proyecto.

– LIC Espacio marino del oriente y sur de Lanzarote-Fuerteventura (ESZZ15002) a 1,1 km al sur de las instalaciones.

– ZEPA La Geria (ES0000100) ubicada a aproximadamente 2,9 km al norte del proyecto.

Asimismo, la isla de Lanzarote ha sido reconocida por la UNESCO como Geoparque «Lanzarote y archipiélago de Chinijo» en la Lista de Geoparques Mundiales y Redes Regionales y está declarada como Reserva de la Biosfera.

El estudio específico de repercusiones sobre la Red Natura 2000 que integra la documentación ambiental considera altamente improbable que, derivados del proyecto, se produzcan efectos directos y/o indirectos significativos o apreciables en los espacios de la Red Natura 2000 más próximos, que puedan determinar un perjuicio sobre su integridad o sobre o los valores naturales que motivaron su designación. Así, cualquier impacto potencial deriva de impactos indirectos de poca magnitud asociados únicamente a la adecuación del terreno, movimiento de tierras y generación de ruido durante la fase de construcción o explotación. Por tanto, no se detecta ningún vector con potencial afección a las distancias a las que se emplazan los espacios protegidos.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

Teniendo en cuenta lo anterior, el documento ambiental no establece medidas preventivas o correctoras adicionales a las indicadas en el resto de los apartados de esta resolución.

El Cabildo de Lanzarote informa que el proyecto, de forma aislada, no parece afectar a especies protegidas, ya que se ubica fuera de la Red Canaria y de la Red Natura 2000. En todo caso, la afección indirecta a los espacios protegidos deberá ser la menor posible y queda prohibida cualquier acción que suponga una alteración negativa de los hábitats de protección especial.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias constata que el ámbito del proyecto no coincide con espacios incluidos en la Red Natura 2000 y no emite ningún pronunciamiento adicional al respecto.

c.5 Suelo, subsuelo y geodiversidad.

La zona de implantación y sus proximidades se caracterizan por un relieve eminentemente llano, si bien, en la parcela del lado tierra se observa cierto desnivel del terreno, asociado a la existencia de un pequeño curso de agua innominado que ha generado una rambla o torrentera por el paso de las aguas en época de lluvia. En cuanto a la edafología, el promotor señala que, de acuerdo con el mapa de suelos de España, la zona está representada principalmente por aridisoles, suelos de carácter desértico propios de climas áridos o semiáridos, con una concentración muy baja de materia orgánica, reflejo de la escasa producción vegetal del entorno. No se ha identificado ningún elemento de interés geológico en el emplazamiento seleccionado para la implantación del proyecto.

Durante la fase de construcción, las acciones de acondicionamiento de las parcelas se consideran poco significativas dada la topografía llana del terreno, no obstante, la parcela situada en el lado tierra requerirá trabajos de nivelación. El soterramiento de las infraestructuras que se proyectan no supondrá un perjuicio sobre este factor ya que, una vez instalada la tubería de transporte y la línea eléctrica proyectada, las zanjas serán rellenadas, devolviendo la geomorfología a su estado original.

Durante el funcionamiento, los impactos derivan de la ocupación del terreno y de los posibles derrames accidentales durante el almacenamiento y el transporte de sustancias hidrocarburadas, desde los depósitos hasta la zona de carga. También destaca la producción de residuos, tanto no peligrosos, asociados a las actividades de oficina, como peligrosos, producto de las purgas y de las operaciones de limpieza y mantenimiento de los tanques.

Entre las medidas propuestas por el promotor durante la fase de construcción, se prevé: la reutilización del material de excavación que reúna las condiciones de calidad necesarias y la retirada del sobrante a vertederos autorizados, priorizando además la retirada, conservación y posterior uso de la tierra vegetal para restaurar las zonas afectadas, salvo en el caso de que se observen indicios de contaminación, en cuyo caso se retirarían por gestor autorizado; los tanques temporales de combustible se colocarán dentro de cubetos de retención, con capacidad superior a la del propio tanque, según la normativa vigente; segregación en origen de residuos según su peligrosidad y gestión conforme a la normativa vigente; se limitará el lavado de hormigoneras a zonas impermeabilizadas y se ubicarán en el interior de la zona de obras las zonas de acopio de materiales; al finalizar la obra, será obligatorio retirar todo material sobrante y restaurar geomorfológicamente los terrenos afectados. Asimismo, se establecen protocolos estrictos para el mantenimiento de maquinaria y la actuación inmediata con materiales absorbentes ante vertidos accidentales.

En la fase de explotación, la medida principal será la correcta aplicación del principio de la jerarquía de residuos y su adecuado almacenamiento y gestión. Las instalaciones se darán de alta como productoras de residuos peligrosos. También se establecen medidas enfocadas en el mantenimiento y la prevención de la contaminación por hidrocarburos. El promotor señala que las instalaciones y equipos recibirán una limpieza y mantenimiento periódico de acuerdo con las indicaciones del fabricante, almacenando

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

los residuos peligrosos en zonas especialmente designadas para ello, y que los tanques de combustible de JET-A1 y de AVGAS-100LL, así como los sistemas de bombeo, depósitos de purga y zonas de carga de camiones contarán con losas de hormigón impermeabilizadas, bordillos perimetrales y cubetos de retención estancos, con pendiente para canalizar derrames o aguas pluviales contaminadas hacia una red de drenaje independiente. Además, para evitar sobrellenados, los tanques de JET-A1 estarán equipados con instrumentación de control como alarmas y medidores de nivel.

En relación con las obras, el Cabildo de Lanzarote establece que: con carácter mensual, el promotor deberá controlar la erosión, alteración y compactación del suelo, y el cumplimiento de las medidas preventivas para la gestión de residuos y ante vertidos accidentales, este último con una periodicidad semanal; la maquinaria no deberá circular fuera de las carreteras existentes o de los lugares propuestos a tal efecto para evitar así la compactación del terreno y el riesgo de erosión; las áreas donde se desarrollen los trabajos de obra deberán estar dotadas de bidones y otros elementos adecuados para la recogida de residuos sólidos y líquidos de obra. El promotor acepta las medidas indicadas por el organismo y señala que se incluirán en el programa de medidas del proyecto.

La Dirección General de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático del Gobierno de Canarias informa que las actividades propuestas se encuentran entre las actividades potencialmente contaminantes del suelo, de acuerdo con el anexo I del 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. De acuerdo con la legislación aplicable, el promotor deberá:

– Presentar un informe preliminar de situación para cada uno de los suelos en los que se desarrolle la actividad ante dicho organismo autonómico competente en un plazo máximo de dos años, con el alcance y contenidos establecidos en la legislación.

– Presentar periódicamente un informe de situación del suelo (IS) en el marco del Decreto 147/2007 y la Orden de 23 de febrero de 2022 de la Comunidad Autónoma de Canarias, ante el establecimiento, ampliación o clausura de la actividad.

– Presentar un informe de situación de suelo en caso de solicitar una licencia o autorización para implantar una actividad distinta de las potencialmente contaminantes, o realizar un cambio de uso del suelo.

El promotor indica que las prescripciones señaladas por el organismo son de obligado cumplimiento por la normativa aplicable, por lo que se llevarán a cabo.

c.6 Cambio climático.

Durante la fase de construcción se producirán emisiones atmosféricas asociadas al funcionamiento de la maquinaria y a los equipos empleados en las obras, derivadas principalmente de la combustión de sus motores. Las emisiones de COV durante la fase de funcionamiento se han considerado en el apartado c.1 de la resolución.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) informa que se debe incluir el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto, en la medida en que haya información disponible al respecto, teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio, desmantelamiento y la propia huella de carbono de los distintos materiales utilizados, la pérdida de stock de carbono y la pérdida de capacidad de absorción. La finalidad última de dicho cálculo será proponer medidas para reducir y compensar la huella de carbono asociada al proyecto. En respuesta, el promotor justifica que no considera necesario calcular la huella de carbono del proyecto ni definir medidas de minimización o compensación, al tratarse de obras de escasa magnitud y dado que, durante la fase de funcionamiento, las afecciones sobre el cambio climático se limitarán al consumo eléctrico, sin generar consumo de combustibles asociado a la actividad.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

c.7 Agua.

Según el documento ambiental, la totalidad de la zona de estudio se incluye en la demarcación hidrográfica de Lanzarote. En relación con la hidrología superficial, el entorno del proyecto se caracteriza por la ausencia de cursos de agua naturales de carácter permanente, reduciéndose la red hidrológica superficial a algunos barrancos que se activan esporádicamente durante los episodios de precipitación torrencial, con un comportamiento tipo rambla. El único barranco identificado es el Barranco de la Fuente, a unos 950 m al oeste de las instalaciones del lado tierra, siendo el resto cauces innominados, intermitentes y de escasa entidad. Tras la visita de campo, el promotor identifica una zona de circulación de aguas superficiales de escorrentía a aproximadamente 200 m de la parcela de lado tierra, que sería cruzada por la canalización para agua y electricidad, si bien, no es interceptada por la parcela de lado tierra. Asimismo, manifiesta que, para la construcción de la planta fotovoltaica existente próxima a la ubicación del proyecto, se ejecutó un camino de acceso que ha alterado la topografía de la zona.

Hacia el sur de las instalaciones se sitúa la masa de agua marina «Este de Lanzarote» (ES123MSPFES70LZTIV). En el contexto hidrogeológico, en el entorno cercano a las instalaciones proyectadas, no se detectan masas de agua subterráneas de acuerdo con la cartografía del plan hidrológico en vigor.

Según la información del visor del Sistema de Cartografía de Zonas Inundables del MITECO, no se localizan zonas potencialmente inundables, ni áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI), que puedan afectar al proyecto. El área ARPSI más próxima se sitúa a unos 1.150 m al sureste de las instalaciones del lado aire, y corresponde al tramo comprendido desde la urbanización El Cable hasta Playa Honda (ES123_ARPSI_0010).

Según el documento ambiental, durante la fase de construcción, puede producirse la modificación de los procesos de escorrentía superficial, procesos erosivos y geomorfológicos y la aparición de sólidos en suspensión, debido a los movimientos de tierra, así como la posible contaminación de los cauces superficiales, como consecuencia de los efluentes generados por la limpieza de maquinaria y viales, y la humectación de los materiales usados en el montaje. Los efluentes generados serán de carácter puntual y temporal, siendo convenientemente gestionados. Durante la fase de explotación, se prevé la reducción de la infiltración natural derivada de la pavimentación de la zona y la generación de efluentes líquidos con hidrocarburos que puedan contaminar las aguas. De forma global, el impacto sobre la hidrología se valora como compatible, dada la escasa magnitud del proyecto.

El documento ambiental establece diversas medidas de protección de las aguas durante la fase de construcción, incluyendo el almacenamiento seguro de combustibles y materiales, la instalación de sistemas para minimizar escorrentías y arrastres y la habilitación de zonas impermeabilizadas para operaciones de mantenimiento y repostaje de maquinaria. Asimismo, los efluentes sanitarios del personal de obra serán gestionados adecuadamente mediante sistemas estancos o WC químicos.

En fase de explotación, las instalaciones dispondrán de redes separativas para aguas pluviales, hidrocarburadas y sanitarias, así como de sistemas específicos para la recogida y gestión de efluentes contaminados, incluyendo las aguas pluviales potencialmente contaminadas, y de residuos peligrosos. Los tanques de almacenamiento de combustibles contarán con cubetos de retención estancos, sistemas de prevención de sobrellenado y superficies impermeabilizadas para evitar filtraciones al subsuelo. Además, las zonas con mayor riesgo de contaminación estarán dotadas de losas de hormigón y elementos de contención para prevenir derrames.

La Dirección General de la Costa y el Mar del MITECO confirma que el proyecto se ubica a una distancia superior a 500 metros de la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre y no se ve afectado el dominio público marítimo-terrestre ni sus servidumbres, por lo que no realiza consideraciones adicionales al respecto.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias advierte sobre el riesgo de vertidos y de contaminación de aguas superficiales y subterráneas, así como sobre la generación de residuos. Por ello, señala que el promotor deberá tomar las medidas que considere necesarias para evitar la contaminación e incluir en el programa de vigilancia ambiental actuaciones frente a posibles derrames accidentales.

El Consejo Insular de Aguas de Lanzarote confirma que no se detectan masas de agua subterráneas en el ámbito afectado por el proyecto. Existe un pozo de captación a una distancia media de 1.142 m, por lo que considera improbable que los posibles derrames de combustible puedan afectar la calidad del agua en captación. No obstante, el organismo advierte que el proyecto afecta a elementos del dominio público hidráulico por la existencia del cauce número 037-01, que resulta afectado por las instalaciones previstas, tanto en el lado aire, como en el lado tierra, así como por la tubería de interconexión entre ambas parcelas, por lo que solicita que le sea remitido el proyecto constructivo adaptado a las siguientes indicaciones:

– Ubicación de las instalaciones lado aire y lado tierra fuera de la zona de policía de cauces, como mínimo a 25 metros del límite del dominio público hidráulico.
– La tubería de interconexión lado aire-lado tierra, deberá discurrir paralelamente al cauce 037-01 y fuera de la zona de servidumbre, como mínimo a 5 metros del límite del dominio público hidráulico.
– Se deberá diseñar en proyecto la obra de paso, para el punto cruce de la tubería de interconexión del cauce 037-01. El Consejo Insular de Aguas, deberá autorizar el cruce, si procede, en base al diseño que se haga en proyecto.
– Se deberán extremar las precauciones y dotar a la infraestructura de los medios necesarios, para evitar la infiltración de combustible en el terreno.

El promotor confirma que, según el censo de infraestructuras hidráulicas de la demarcación hidrográfica de Lanzarote, se puede observar la presencia de un cauce, aparentemente entubado en parte de su recorrido, en el entorno próximo al proyecto. Sobre los condicionantes requeridos por el Consejo Insular de Aguas manifiesta:

– Se proyecta la ubicación parcial de las plantas lado aire y lado tierra en la zona de policía del cauce, así como su cruzamiento por la tubería de interconexión entre ambas. Se solicitarán las autorizaciones pertinentes al Consejo Insular de Aguas de Lanzarote, no obstante, entiende que las actuaciones se desarrollan en suelo urbano, por lo que en aplicación del apartado c) de artículo 13 del Decreto 86/2002, de 2 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico de Canarias, no requerirían su autorización para la instalación en zona de policía.
– Se prevé el trazado paralelo al cauce de la tubería de interconexión y de la línea eléctrica: Se mantendrá a lo largo de todo el trazado de estas infraestructuras una distancia mínima al cauce de 5 m para respetar la zona de servidumbre de protección.

Ante la respuesta del promotor, el Consejo Insular de Aguas de Lanzarote descarta que las actuaciones se ubiquen en suelo urbano y reitera su pronunciamiento previo, reafirmándose sobre lo informado y en concreto, sobre la necesidad de situar fuera de la zona de policía de cauces las instalaciones lado aire y lado tierra.

Teniendo en cuenta lo anterior, este órgano ambiental determina que el proyecto debe adaptarse a las condiciones establecidas por el Consejo Insular de Aguas. Asimismo, dada la cercana ubicación del cauce 037-01, la existencia de signos de escorrentía superficial en el ámbito del proyecto y la realización de obras que han modificado la morfología superficial del entorno (como la instalación de la planta fotovoltaica colindante), se añaden prescripciones adicionales para asegurar la protección de las aguas.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

c.8 Paisaje.

El proyecto se sitúa en el interior del aeropuerto César Manrique de Lanzarote, en una zona de transición entre los campos de lava y zonas volcánicas, y la línea costera, formada por las playas de Guasimeta y Matagorda. De acuerdo con el documento ambiental, aunque Lanzarote posee un elevado valor paisajístico, el entorno del proyecto está fuertemente transformado por los usos aeroportuarios existentes, por lo que la calidad global del paisaje se califica como media.

La altura máxima de las instalaciones es de 14 m, correspondiente a los tanques de almacenamiento. Las carreteras LZ-40 y LZ-2 son los puntos con mayor exposición a la visibilidad del proyecto, aunque el impacto se reduce por las condiciones de observación y por la vegetación u obstáculos presentes en el entorno. Los núcleos urbanos cercanos apenas estarían influenciados por su visibilidad directa, además, las infraestructuras aeroportuarias actuales facilitan la integración paisajística y la ocultación del proyecto. En conjunto, el promotor considera compatible el impacto paisajístico del proyecto y no se establecen medidas adicionales para reducirlo.

El Cabildo de Lanzarote requiere que, durante las obras, las instalaciones auxiliares y los acopios de tierra y materiales se ubiquen en zonas de menor fragilidad visual, realizando, una vez finalicen los trabajos, las actuaciones necesarias para recuperar la calidad visual del entorno. El promotor afirma que aplicará las medidas indicadas por el organismo.

c.9 Patrimonio cultural, vías pecuarias y montes de utilidad pública.

De acuerdo con la documentación ambiental, no existen montes públicos coincidentes con el emplazamiento del proyecto ni en sus inmediaciones, asimismo, no se identifican elementos del patrimonio cultural. El área donde se desarrolla el proyecto no es una zona arqueológica ni existen yacimientos cartografiados, ni elementos del patrimonio etnográfico, arquitectónico o paleontológico. El promotor indica que en el marco de la actual tramitación de la evaluación ambiental estratégica del plan director del aeropuerto de Lanzarote, se encuentra en elaboración una prospección arqueológica que abarca el ámbito de actuación del proyecto. El yacimiento fósil de Guasimeta-Matagorda (P-001) se ubica en el entorno aeroportuario, y en función de los resultados obtenidos, se coordinarán con las autoridades competentes las medidas oportunas. En cualquier caso, como medida de protección, el promotor contempla la realización de control arqueológico-paleontológico en los movimientos de tierra.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura recuerda que el promotor está obligado a cumplir con la normativa vigente en materia de patrimonio cultural, así como cualquier otra disposición urbanística o ambiental aplicable a las instalaciones proyectadas. Así, no podrán realizarse movimientos de tierra en terrenos de titularidad o gestión estatal sin proyectos de control y seguimiento arqueológico, que deberán ser autorizados, en virtud del artículo 6.b de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, por la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura. Lo que se traslada al apartado «d» de la presente resolución.

c.10 Vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes.

En relación con los riesgos de accidentes graves, el promotor informa que el proyecto debe cumplir el Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Adicionalmente, el establecimiento ha de someterse a un análisis de riesgos medioambientales conforme a la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental.

El promotor descarta el riesgo de contaminación del suelo y del agua por derrame de sustancias peligrosas debido a los sistemas de contención establecidos. Asimismo, no se espera la propagación al exterior de un incendio generado en las instalaciones del

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

proyecto debido a que las distintas infraestructuras se ubican en zonas con ausencia de vegetación o en zonas con vegetación ornamental con cobertura disgregada. Teniendo en cuenta las sustancias presentes y las características del proyecto, valora tres posibles escenarios de accidente grave susceptibles de causar un impacto significativo en el medio ambiente:

1. El vertido al suelo de JET-A1 tras fuga en tubería en tramo sobre terreno natural (lado tierra).
2. El vertido al suelo de JET-A1 tras fuga en tubería enterrada de conexión entre lado tierra y lado aire.
3. El vertido al mar de aguas de extinción de incendios con arrastre de hidrocarburos o aceite de transformador.

Los escenarios 1 y 2 se consideran «poco probables» y el 3 «muy poco probable», debido a las medidas de control, los sistemas de protección contra incendios y los procedimientos de actuación previstos. En cuanto a las consecuencias, señala que los derrames al suelo tendrían un impacto menor, mientras que un vertido al mar tendría una importancia mayor por la proximidad de espacios naturales protegidos, no obstante, el proyecto dispondrá de un plan de autoprotección conforme al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, y al Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, para gestionar emergencias y minimizar posibles afecciones por incendios o derrames, así como de la garantía financiera para hacer frente a posibles accidentes con afección ambiental que se determine conforme a Ley 26/2007, de 23 de octubre, por lo que el promotor concluye que la vulnerabilidad global del proyecto es muy baja, sin necesidad de medidas preventivas o adaptativas adicionales a las establecidas.

En relación con los riesgos derivados de catástrofes naturales, según la documentación ambiental, la probabilidad más desfavorable de todas las condiciones meteorológicas estudiadas no llegaría a comprometer el normal funcionamiento de la instalación. En cualquier caso, las características climatológicas de la zona se tendrán en cuenta para el diseño del proyecto, y la configuración de las instalaciones permitirá su protección ante los fenómenos meteorológicos puntuales de mayor intensidad. Asimismo, de acuerdo con la cartografía del MITECO, el proyecto se ubica fuera de las zonas inundables. En cuanto a la sismicidad, las instalaciones se localizan en una zona de riesgo sísmico muy bajo y el área presenta una intensidad sísmica VI (levemente dañino), según la cartografía nacional. No obstante, el promotor señala que el proyecto se considera «de importancia especial» y, por tanto, su diseño incorporará las exigencias de la normativa NCSE-02 y medidas constructivas específicas para minimizar los efectos de un posible terremoto. Indica, además, que la zona donde se localiza el proyecto presenta un riesgo de incendio forestal muy bajo en la parcela del lado tierra, mientras que la del lado aire no presenta riesgo. En cuanto al riesgo volcánico, de acuerdo con el «Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias por riesgo volcánico en la Comunidad Autónoma de Canarias (PEVOLCA)», el riesgo es muy bajo en la ubicación de la instalación proyectada. Finalmente, con respecto a los maremotos, el fenómeno podría clasificarse como muy poco probable, cuyas consecuencias sobre la instalación serían menores. En base a los resultados anteriores, las amenazas más significativas son las relativas a condiciones meteorológicas adversas, a la sismicidad y las asociadas a un episodio volcánico en la zona (todas con riesgo bajo, tipificado como R2), por lo que, atendiendo a la metodología empleada, el promotor no considera necesario evaluar acciones preventivas o adaptativas adicionales a las previstas, aunque sí propone realizar un seguimiento de su evolución y adaptar las características de la instalación cuando se considere oportuno.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias considera que es necesario desarrollar con mayor precisión los riesgos de accidentes graves, incluyendo sus efectos potenciales sobre la población y la salud humana y el medio ambiente, así como las medidas de control implementadas en previsión de dichos riesgos. Por otra parte, debe

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

aclararse si la población de Playa Honda conoce este proyecto y si existe una percepción del riesgo que pueda afectar a la calidad de vida de los vecinos de la zona.

En respuesta, el promotor informa que la nueva instalación de almacenamiento de combustible estará sujeta al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, y se cumplirán todas las obligaciones establecidas antes del inicio de la construcción o explotación para prevenir accidentes graves y minimizar sus consecuencias. En relación con la información de la población de Playa Honda (del municipio de San Bartolomé), el promotor recuerda que el proyecto, en el marco de la evaluación de impacto ambiental simplificada, se somete a consultas por el órgano ambiental. No obstante, teniendo en cuenta que dicho núcleo urbano se sitúa a más de 1,2 km del lado aire y a más de 1,5 km del lado tierra y considerando las características del proyecto, no se prevé un incremento del riesgo para la población.

La Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias considera coherente el estudio de riesgos presentado en el documento ambiental. Constata que, de acuerdo con el Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias, el riesgo volcánico es muy bajo en el ámbito de estudio. En cuanto al riesgo sísmico, se ha calculado en el ámbito del proyecto una peligrosidad de intensidad VI (levemente dañino) para un período de retorno de 500 años y no existen áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI) en la zona en la que se proyectan las instalaciones. No obstante, el documento ambiental no incluye un análisis de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos tecnológicos y considera necesaria la subsanación de dicho aspecto.

El promotor aporta un estudio de riesgos tecnológicos elaborado mediante la metodología de los análisis del riesgo de los informes de seguridad de las instalaciones afectadas por la normativa de accidentes graves (Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre). Los riesgos tecnológicos más relevantes están asociados a los incendios posteriores a potenciales fugas en las instalaciones y para cada escenario se han analizado las distancias a las que se alcanzan diferentes umbrales de intensidad de radiación. El estudio concluye que el proyecto presenta una afección baja sobre entorno, limitándose los efectos a su entorno más inmediato, a escasos metros de las instalaciones. Este nuevo estudio es remitido a la Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias para su informe con fecha 5 de marzo de 2026. No consta en el expediente que se haya recibido respuesta del organismo.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO indica que debe tenerse en cuenta y analizarse la vulnerabilidad del proyecto a los efectos previsibles del cambio climático y, en caso necesario, las medidas previstas para garantizar su adecuada adaptación. Debe asegurarse la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático adoptando las medidas de adaptación necesarias.

El promotor considera que el proyecto no es susceptible de verse afectado por los efectos previsibles del cambio climático ya que, el almacenamiento previsto no necesita refrigeración, por lo que un aumento de la temperatura ambiente no afectaría a su funcionamiento, el consumo de agua es reducido y se limita principalmente a limpieza, mantenimiento y necesidades del personal, la inundabilidad del proyecto se ha valorado en el análisis realizado y la subida del nivel del mar no tendrá efectos en el proyecto.

El Ministerio de Defensa indica que, en las fases de desarrollo y ejecución, será necesaria la emisión de los correspondientes informes técnicos sobre afección a servidumbres aeronáuticas, radioeléctricas y de seguridad.

En todo caso, al igual que los aspectos técnicos, la viabilidad y el diseño del proyecto, la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales es un factor para considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a este aspecto, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo previo a la autorización del proyecto.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

c.11 Programa de vigilancia ambiental.

El documento ambiental incorpora un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo principal es establecer el seguimiento periódico para garantizar el seguimiento y control de los impactos ambientales, de la aplicación y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras durante las fases de construcción y funcionamiento.

Asimismo, se contempla la vigilancia de suelos y aguas subterráneas mediante sistemas de detección precoz, redes de control y detectores de fuga en los tanques de combustible. Además, se instalará una red de piezómetros específicos –uno en el cubeto de los tanques de JET-A1 y otro junto al depósito de AVGAS-100LL– para verificar de forma continua el mantenimiento de los niveles exigidos de calidad del suelo.

El Cabildo de Lanzarote informa que el PVA deberá prever informes bimensuales o mensuales que recojan los resultados de los controles periódicos indicados en las consideraciones técnicas establecidas en su informe, elaborados por personal técnico competente, con conocimientos en flora y fauna, debiendo ser remitidos a dicho organismo.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias señala que el PVA deberá incluir censos periódicos de especies exóticas invasoras durante la fase de funcionamiento, realizados por personal especializado y en concreto, con respecto al rabogato (*Cenchrus setaceus*), deberá aplicarse lo dispuesto en la Orden de 13 de junio de 2014 sobre su manejo, control y eliminación.

El promotor da respuesta a los organismos indicando conformidad con las prescripciones establecidas en sus respectivos informes.

Este órgano ambiental establece prescripciones adicionales en relación con el PVA relativas a la emisión de informes durante la fase de construcción y explotación.

d. Prescripciones adicionales:

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales» para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y en la documentación complementaria, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

Además, se deberán cumplir las siguientes prescripciones que se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos por parte de los organismos consultados. Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental que sea de aplicación.

– Fauna.

1. Antes del inicio de las obras y durante su desarrollo, se realizarán trabajos de campo para descartar la presencia de especies protegidas que puedan ser afectadas. La inspección de la zona se realizará por personal especializado. En caso de ser localizadas especies protegidas que puedan ser afectadas por las obras, se pondrá en conocimiento del organismo autonómico competente en biodiversidad, para tomar las medidas que sean necesarias.

2. En las infraestructuras del proyecto que puedan suponer un riesgo de colisión para la avifauna (como zonas acristaladas, vallados, etc.) se deberán colocar elementos disuasorios.

3. Las obras deberán desarrollarse fuera del periodo comprendido entre febrero y julio, ambos incluidos. Si debieran ejecutarse actuaciones de obra en dicho periodo, se desarrollarán prospecciones faunísticas previas en un perímetro de 500 metros en torno

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

al proyecto, se comunicarán los resultados a la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias y se recabará su autorización.

4. La iluminación nocturna del proyecto se limitará a los elementos que resulten imprescindible por razones de seguridad, emergencia o por requerimiento normativo. En ese caso, se contemplará la reducción del número de luminarias al mínimo imprescindible, el uso de sistemas de iluminación de más alta eficiencia, la regulación del encendido e intensidad a la demanda real, evitando la proyección de la luz directa hacia el cielo, o proyecciones que supongan reflejos y se emplearán lámparas que minimicen la atracción de lepidópteros.

– Agua.

5. El promotor debe aportar al Consejo Insular de Aguas de Lanzarote el proyecto constructivo que integre las condiciones y modificaciones establecidas por el organismo y obtener sus correspondientes autorizaciones preceptivas de forma previa a la ejecución del proyecto.

6. Independientemente de lo anterior, previamente a la autorización del proyecto, el promotor elaborará un estudio específico y exhaustivo de inundabilidad, que en todo caso constate que la nueva instalación de almacenamiento de combustible no se ubica en zona inundable, no altera el comportamiento del agua ni aumenta los riesgos de inundación. El estudio debe tener en cuenta, entre otros aspectos, el cauce 037-01, la situación actual del relieve y las modificaciones tras la construcción del proyecto; registros históricos de inundaciones pluviales y capacidad de drenaje y evacuación de los sistemas pluviales del aeropuerto; así como fenómenos meteorológicos extremos considerando la máxima avenida en periodo de retorno de 500 años.

7. Se establecerán sistemas adecuados de contención y gestión del agua de escorrentía contaminada considerando la capacidad suficiente para soportar los caudales ante fenómenos meteorológicos extremos y durante la actuación de los sistemas de extinción de incendios.

– Patrimonio cultural.

8. No podrán realizarse movimientos de tierra en terrenos de titularidad o gestión estatal sin proyectos de control y seguimiento arqueológico, que deberán ser autorizados, en virtud del artículo 6.b de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, por la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura.

– Programa de vigilancia ambiental.

9. Durante la fase de obras, se emitirá un informe paralelo al acta de replanteo; informes ordinarios mensuales y un informe final de obra.

10. Durante la fase de funcionamiento, las visitas de seguimiento se realizarán, al menos, mensualmente durante los tres primeros años. Se elaborará un informe semestral y posteriormente, informes anuales, al menos, en los tres años siguientes desde el inicio de la fase de explotación.

11. Los informes se presentarán, además de al órgano sustantivo, al Cabildo de Lanzarote y a los organismos autonómicos competentes en medioambiente (Dirección General de Transición Ecológica y Lucha contra el Cambio Climático) y biodiversidad (Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad).

12. Durante la vida útil del proyecto, cualquier evento que suponga un riesgo sobre el medio ambiente se comunicará a dichos organismos, así como al Consejo Insular de Aguas de Lanzarote y a la Dirección General de Emergencias del Gobierno de Canarias.

13. Se asegurará el desmantelamiento de la instalación de almacenamiento que se pretende construir, objeto de la presente evaluación, al final de su vida útil, así como el seguimiento de dicha actuación. Con anterioridad a la finalización de la vida útil o del plazo autorizado para la explotación, el promotor presentará al órgano sustantivo un

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es

proyecto de desmantelamiento de la totalidad de sus componentes y un PVA que cumpla las prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución, teniendo en cuenta el calendario y las medidas para la obra, e incluya la adecuada gestión de los residuos generados con la mayor tasa de valorización posible y los trabajos para la completa restitución geomorfológica, edáfica y vegetal del área afectada por el proyecto. Las actuaciones de desmantelamiento y restauración deben realizarse bajo la coordinación y supervisión de los organismos autonómicos competentes en medio ambiente, biodiversidad y dominio público hidráulico.

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 2.ª del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula 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 «Nueva instalación de almacenamiento de combustible en el aeropuerto de Lanzarote» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II», de la Ley de evaluación ambiental, grupo 4 «Industria energética», apartado m) «Almacenamiento sobre el terreno para uso industrial de combustibles fósiles no incluidos en el anexo I».

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 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, 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 1009/2023, de 5 de diciembre, 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:

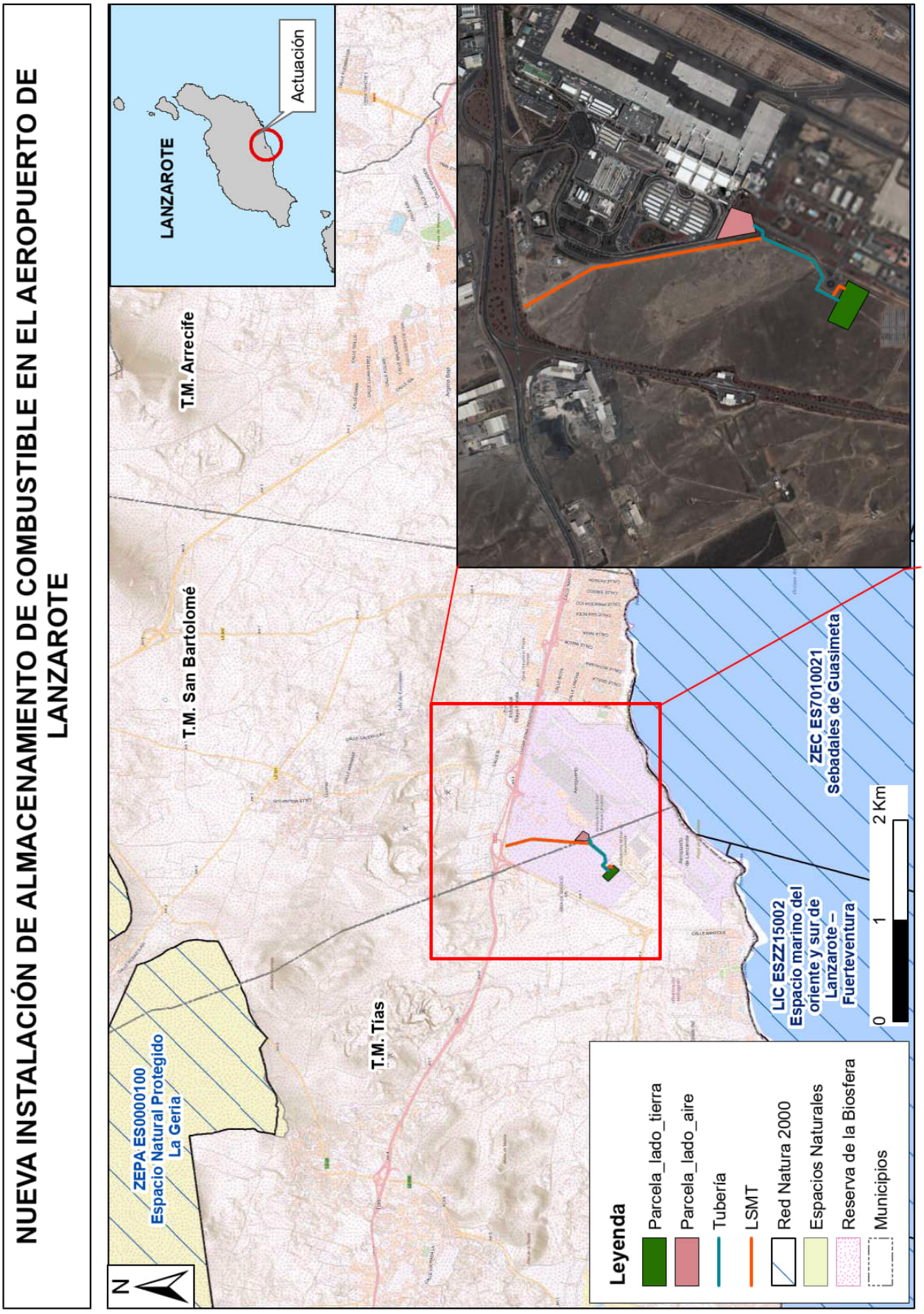
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Nueva instalación de almacenamiento de combustible en el aeropuerto de Lanzarote», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid 6 de noviembre de 2026.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es



cve: BOE-A-2026-24579
Verificable en https://www.boe.es