

origine impactos negativos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de julio de 2004, considera que no es necesario someter al Procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, previsto en el Real Decreto 1131/1988, el Proyecto Entubado de acequia en la Comunidad de Regantes Sant Ruf de Llerida. No obstante, el promotor deberá:

1) Realizar la obra teniendo en consideración las observaciones realizadas por el Departamento de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cataluña. 2) Remitir a esta Secretaría General, con anterioridad al inicio de las obras, el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá observarse durante la ejecución del proyecto. En dicho Programa se definirán y justificarán los indicadores utilizados para valorar las medidas correctoras y la evolución de los impactos residuales indicándose, así mismo, el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Madrid, 8 de julio de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**15096** *RESOLUCIÓN de 8 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Transformación de la red de riego de la Comunidad de Regantes Els Vilars de Aitona (Lérida)», de la Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Transformación de la red de riego de la Comunidad de Regantes Els Vilars de Aitona (Lérida)» se encuentra comprendido en el apartado c del grupo 1 del Anexo II de la Ley 6/2001 antes referida.

La Dirección General de Desarrollo Rural del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación remitió a la Secretaría General de Medio Ambiente la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, así como una Resolución del Departamento de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cataluña indicando que el proyecto no afecta a zonas especialmente sensibles designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto tiene por objeto la sustitución de las acequias existentes por una tubería enterrada de 371 m de longitud y 500 mm de diámetro, así como la instalación de tres hidrantes y una estación de bombeo.

Una vez examinado la totalidad del expediente, de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 6/2001, no se prevé que la actuación origine impactos negativos significativos. Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de julio de 2004, considera que no es necesario someter al Procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental, previsto en el Real Decreto 1131/1988, el Proyecto transformación de la red de riego de la Comunidad de Regantes Els Vilars de Aitona (Lérida). No obstante, el promotor deberá: 1) Realizar la obra teniendo en consideración las observaciones realizadas por el Departamento de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cataluña. 2) Remitir a esta Secretaría General, con anterioridad al inicio de las obras, el Programa de Vigilancia Ambiental que deberá observarse durante la ejecución del proyecto. En dicho Programa se definirán y justificarán los indicadores utilizados para valorar las medidas correctoras y la evolución de los impactos residuales indicándose, así mismo, el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Madrid, 8 de julio de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**15097** *RESOLUCIÓN de 20 de julio de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del Aeropuerto de Palma de Mallorca» de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 30 de diciembre de 2002 a la Dirección General de Aviación Civil la memoria-resumen del proyecto para que ésta lo trasladara a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de abril de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca, que posteriormente remitió a la Dirección General de Aviación Civil para que ésta lo trasladara a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 228, de 23 de septiembre de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista de del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 19 de julio de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca».

#### Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de Palma de Mallorca se localiza al sureste de la capital de las Islas Baleares, ocupando un sector de llanura sedimentaria de Es Pla de Mallorca, muy cercano al borde costero mediterráneo.

El horizonte del desarrollo previsible del aeropuerto de Palma de Mallorca se ha establecido, según su Plan Director aprobado mediante orden ministerial de 5 de septiembre de 2001, en el año 2015, período para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias que permitan absorber el crecimiento sostenido de la demanda, conforme ésta vaya alcanzando los niveles de tráfico previstos en el citado Plan Director.

Las actuaciones necesarias para alcanzar la nueva configuración del actual sistema aeroportuario se descomponen en varios proyectos cuya principales actuaciones son las siguientes:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Calles de salida rápida en la pista norte.  
Remodelación de la plataforma «A» y ampliación plataforma industrial.  
Plataforma frente al nuevo edificio terminal.  
Construcción del segundo link.  
Construcción de la plataforma en la zona sur.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

Nuevo servicio de extinción de incendios (SEI).

El conjunto de las obras a realizar para la ampliación y remodelación del aeropuerto, se circunscribirán al interior del recinto aeroportuario.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de las actuaciones propuestas por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

### 1. *Protección y conservación de los suelos y la vegetación*

Se procederá al jalonamiento de las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Con anterioridad a la iniciación de las obras, se procederá a señalar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por ellas. Se balizarán las parcelas en las que se construirán las ampliaciones de plataformas, en particular las de la plataforma Sur y del segundo link, así como el nuevo SEI. Fuera de la zona de obras no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuo de ninguna clase.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas o de restauración ambiental. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo 2 m de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Si durante la ejecución de las obras, principalmente durante las excavaciones, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.2 de la Ley 10/1998 de 21 de abril de residuos.

Los distintos proyectos especificarán la obligación de los contratistas de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de Obra. Este plan deberá incluir las previsiones detalladas para la recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en la obra, sean estos inertes, asimilables a urbanos o peligrosos. Para la gestión de los residuos peligrosos generados se cumplirán todos los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/88 de 20 de julio por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986 Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, modificado por el Real decreto 952/97 de 20 de junio y la Ley 10/98 de 21 de abril de Residuos. En la gestión de los residuos urbanos se tendrá en cuenta el «Plan Director Sectorial para la gestión de los residuos urbanos de Mallorca» aprobado por el Decreto 21/2000 de 18 de febrero.

Los residuos de construcción y demolición deberán ser gestionados según el Plan Director para la gestión de residuos de construcción, demolición, voluminosos y neumáticos fuera de uso de la isla de Mallorca y la orden de 28 de febrero de 2000 de medidas transitorias para la autorización de instalaciones de valorización y eliminación de residuos de construcción y demolición.

Se procederá a la recuperación de los residuos metálicos procedentes de las demoliciones a llevar a cabo.

Se llevará a cabo una identificación previa de todos aquellos edificios a demoler que tengan posibilidad de contener amianto y, siempre que sea técnicamente posible, se procederá a su eliminación. Cualquier trabajo que pudiera implicar exposición al amianto, se realizará conforme a la normativa existente, al igual que la gestión del amianto y de todos los residuos que pudieran contenerlo.

La construcción de la plataforma sur y del segundo link afectará a varios pies de pinos, pero teniendo en cuenta lo complicado que resulta

el trasplante de ejemplares adultos y la reducida probabilidad de que el árbol prospere en su nueva ubicación, se llevará a cabo la repoblación con nuevos individuos en otras zonas, situadas preferentemente en el interior del recinto aeroportuario, que permitan desarrollar una masa forestal equivalente a la correspondiente en la zona afectada. Esta repoblación deberá ser objeto de un proyecto específico.

### 2. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria. Esta zona estará totalmente impermeabilizada y, además de las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes, contará con sistemas de depuración primaria, balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. Se definirán lugares específicos para el lavado de cubas, que contarán también con los sistemas de depuración primaria necesarios.

Los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que garantice la no contaminación de las aguas.

Se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del drenaje de las calles de rodaje, plataformas y aparcamientos, así como los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I.

Dichas aguas, exceptuando las procedentes de las calles de rodaje, se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido, incluyendo, al menos, un sistema de decantación de sólidos y un separador de hidrocarburos. Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos determinados en la Norma DIN 1999, en la que se basa el borrador de la normativa europea sobre tratamiento de aguas con hidrocarburos.

La idoneidad del sistema de vertido propuesto en el estudio de impacto ambiental, consistente en la reconducción al acuífero de las aguas pluviales mediante pozos de absorción, los parámetros mínimos de calidad de estos efluentes y la frecuencia de los análisis, se determinarán en coordinación con la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente de las Islas Baleares.

Se tomarán y analizarán muestras de agua subterránea en los pozos de absorción construidos en el interior del aeropuerto con el fin de determinar posibles causas de contaminación y poder tomar las correspondientes medidas correctoras. Se prestará especial atención a la parcela donde se almacena el combustible con el fin de supervisar la posible existencia de fugas en los tanques.

Los proyectos de construcción deberán analizar la posible afección a los pozos existentes en la zona de estudio, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

### 3. *Protección de la fauna*

En la medida de lo posible, las obras se programarán de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas, demoliciones y desplazamiento de maquinaria asociado al movimiento de tierras, durante la época de cría de la avifauna (desde finales de marzo a principios de julio).

Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras.

Se elaborará un programa de Gestión del Hábitat para las especies que han sido detectadas en el ámbito del aeropuerto con el fin de, además de evitar y minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas, ocasionar las menores molestias a la avifauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística del entorno del proyecto. El programa incluirá una identificación de los lugares que puedan resultar atractivos para la fauna silvestre y las medidas a adoptar para evitar la permanencia de estos lugares y su sustitución por hábitats alternativos similares en el entorno cercano donde no supongan riesgos para las operaciones aeroportuarias.

### 4. *Protección atmosférica*

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a

las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica a llevar a cabo durante la explotación del aeropuerto. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con la Directiva 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, la Directiva 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono y la Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente. Se prestará especial atención a los niveles de NOx en Can Pastilla y del análisis de los datos obtenidos, se inferirá la necesidad de implantar nuevas medidas correctoras.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Aena, como promotor del proyector impulsará un programa consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la Directiva 2002/88/CE por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de la legislación de los Estados Miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

Con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra, se tendrán en cuenta las medidas recomendadas por la OACI y la FAA relativas a procedimientos de operación así como a instalaciones y equipos de tierra.

En el proyecto constructivo de las edificaciones se estudiará la viabilidad técnica de incorporar la eficiencia energética como variable de diseño.

##### 5. *Protección acústica*

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que garantice un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre. En lo referente al ruido ocasionado por los vehículos a motor, se atenderá a lo especificado en el decreto 1439/72 de 25 de mayo, sobre homologación de automóviles con respecto al ruido.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población. Se limitará en lo posible la utilización y movimiento de maquinaria o vehículos pesados en el período de 22 h a 7 h. Las acciones de demolición se deberán efectuar durante el período diurno.

Con el objeto de minimizar el impacto acústico sobre las poblaciones próximas al aeropuerto y minimizar la afección a los usos del suelo, Aena desarrollará los estudios necesarios relativos a usos preferenciales de pistas y características de las trayectorias iniciales de salida y finales de aproximación al aeropuerto. En lo referente a las pruebas de motores, solo se autorizan fuera del período nocturno (23 h-7 h), quedando cualquier otra situación sujeta a la autorización de la dirección del aeropuerto.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena, como promotor del proyecto, elaborará, las isófonas definidas por Leq<sub>di</sub> 65 dB (A) (7 h-23 h) y Leq<sub>noche</sub> 55 dB(A) (23 h-7 h), para el escenario de puesta en funcionamiento de las nuevas instalaciones, en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra, o en su caso los límites fijados para los índices acústicos correspondientes al período diurno, período vespertino y período nocturno que se fijen en el Real Decreto que desarrolle la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido

En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente o, en su caso, los objetivos de calidad aplicables al espacio interior habitable de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales que se fijen en el Real Decreto que desarrolle la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

Las citadas isófonas, deberán ser elaboradas en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración. Así mismo, en su caso, el citado plan de aislamiento acústico se elaborará en un plazo de seis meses tras la aprobación de la huella acústica y se ejecutará en el plazo de tres años, a contar desde la aprobación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, de la huella acústica, y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. Se prestará especial atención a los distritos de Es Coll d'en Rabassa, Can Pastilla y Sa Casa Blanca.

Para que el plan de aislamiento acústico pueda estar finalizado en los plazos previstos, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes a la aprobación de dicho plan.

A efectos de seguimiento del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, como autoridad ambiental; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo y representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), en calidad de promotor del proyecto.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, Aena enviará una copia del citado estudio acústico a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes del Gobierno de las Islas Baleares y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

##### 6. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno Balear para que proceda a las actuaciones que considere oportunas en función de lo recogido en la Ley 16/1986 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español y en el Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha ley.

##### 7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de las nuevas infraestructuras se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados.

##### 8. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base para la ubicación de caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios



de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (barrancos y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Asimismo, se considerarán como áreas de exclusión distancias inferiores a 300 m respecto a núcleos de población con el fin de evitar molestias por ruido y polvo durante las obras. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

Se estudiará la posibilidad de reutilizar los escombros procedentes de las demoliciones en la ejecución de las obras para lo cual será necesaria la implantación de una planta de machaqueo «in situ» que permita el reciclado de los escombros de hormigón y mampostería para su posterior uso en bases y subbases de carreteras y plataformas o su transformación en áridos para hormigón.

Se estudiará la posibilidad de reutilizar los excedentes de obra para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística. De no ser así, las tierras sobrantes serán vertidas en vertederos legalmente autorizados. En el caso de que fuera estrictamente necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta las zonas de exclusión y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Si fuera necesaria la extracción de áridos, las canteras y graveras que suministren el material de préstamo deberán estar tramitadas y adaptadas al Plan Director Sectorial de Canteras de las Islas Baleares, aprobado por el Decreto 61/1999 de 28 de mayo.

La dirección ambiental de obra, una vez adjudicada la misma y en colaboración con el contratista adjudicatario, definirá los préstamos y vertederos a utilizar así como la ubicación de caminos de obra e instalaciones auxiliares, teniendo en cuenta las zonas de exclusión y todas las limitaciones al respecto recogidas en la declaración de impacto ambiental.

#### 9. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental» en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras. En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

#### 10. *Seguimiento y vigilancia*

Previamente al inicio de las obras Aena llevará a cabo un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos, entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista sometido a la declaración de impacto ambiental, nombrará un responsable del Aseguramiento de la Calidad Ambiental y, en el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución de cada actuación, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa contratada en virtud de su certificación ambiental.

Complementariamente Aena, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, desarrollará una labor de control y seguimiento global del programa de vigilancia ambiental y se responsabilizará de la adopción de todas las medidas protectoras y correctoras de su responsabilidad, mediante la certificación del cumplimiento del correspondiente condicionado de la declaración de impacto ambiental, de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental y de la ejecución del programa de vigilancia ambiental. El director ambiental será el encargado de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento del Programa de Vigilancia Ambiental. Igualmente, Aena dispondrá de una dirección ambiental en la fase de explotación que llevará a cabo las mismas funciones de vigilancia y seguimiento que el director ambiental de la fase de obras.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, e incluirá la remisión de los siguientes informes:

##### a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

c) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, y correctoras de la fase de obras, realmente ejecutadas, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de explotación.

d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas ejecutadas para llevar a cabo la recuperación ambiental de los distintos proyectos y medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Resultados de las campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

Eficacia del sistema de tratamiento de aguas para evitar la contaminación del sistema hidrológico.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 11. Documentación adicional

Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de las distintas obras, un escrito certificando la incorporación a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Proyecto específico de repoblación con pinos en zonas preferentemente dentro del recinto aeroportuario como se recoge en el condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Informe en el que se recojan las conclusiones del trabajo de campo llevado a cabo previo al inicio de las obras y medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna tal y como se indica en la condición 3.

Programa de Gestión del Hábitat recogido en la condición 3.

Programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica recogido en la condición 4.

Huella acústica elaborada, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 5.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 6.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, que recoja lo previsto en la condición 9.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental a que se refiere la condición 10.

#### 12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de las actuaciones propuestas en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Islas Baleares.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 20 de julio de 2004.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

### ANEXO I

#### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Delegación del Gobierno en las Islas Baleares (Palma de Mallorca) .....	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid).	X
Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares (Palma de Mallorca) .....	X
Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares (Palma de Mallorca) .....	—
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de las Islas Baleares (Palma de Mallorca) .....	—
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid) .....	—
Área de Ecología. Departamento de Biología Animal de la Universidad de las Islas Baleares .....	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de las Islas Baleares (Palma de Mallorca) .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid) .....	X
Sociedad Española para defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid) .....	—
A.D.E.N.A. (Madrid) .....	—
Ecologistas en Acción (Madrid) .....	—
F.A.T. (Madrid) .....	—
Greenpeace (Madrid) .....	—
S.E.O. (Madrid) .....	—
G.O.B. (Grupo Ornitológico Balear) (Palma de Mallorca) .....	X
Ayuntamiento de Palma de Mallorca .....	—
Ayuntamiento de Sant Joan .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza informa sobre la cercanía del proyecto de ampliación respecto al LIC/ZEPa ES0000081 «Cap Enderrocat-Cap Blanc» y de su posible afección. Comunica que este espacio es también un «Área Natural de Especial Interés» y que en el tramo costero junto al aeropuerto se encuentran Hábitats Naturales de Interés Comunitario en un buen estado de conservación.

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares apunta la necesidad de que el Gobierno de las islas Baleares informe el Plan Director para poder autorizar el proyecto.

El Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (G.O.B.) indica que la información remitida está incompleta y sugiere que el estudio de impacto ambiental contemple temas tales como: la fuerte actividad agrícola de la zona, ya que en la memoria previa no se menciona que esta área está declarada como Zona de Interés Agrícola Nacional; la afección a todos los núcleos urbanos próximos al proyecto; la afección al espacio natural protegido d'Es Carnatge; la afección a la zona húmeda ses Fontanell, recogida en el inventario de humedales de Baleares y la afección al paisaje y al patrimonio etnológico (molinos de viento del Pla de Sant Jordi).

Considera que el crecimiento previsto de pasajeros y mercancías tendrá consecuencias sociales y medioambientales negativas y que la ampliación de la zona de servicio incumple la Ley 6/99 de 3 de abril de las Directrices de Ordenación del Territorio de las Islas Baleares y de Medidas Tributarias.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental indica que la memoria resumen del proyecto ha sido comunicada a sus asociados al objeto de que aporten sus sugerencias.

**ANEXO II****Resumen del proyecto**

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca desarrolla parte de las determinaciones previstas en el Plan Director aprobado según Orden Ministerial del 5 de septiembre de 2001 y cuyo desarrollo previsible se ha establecido en el año 2015, período para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria que permita absorber el crecimiento sostenido de la demanda prevista.

Las actuaciones necesarias para la construcción del nuevo sistema aeroportuario se descomponen en varios proyectos, cuya repercusión sobre los factores ambientales se evalúa de forma conjunta. Las principales actuaciones que comprenden cada uno de los proyectos son las siguientes:

**Sistema de movimiento de aeronaves:**

Construcción de dos calles de salida rápida en la pista norte 06L-24R con el fin de que los aviones pesados liberen pista rápidamente y se agilicen los despegues para poder operar con alineaciones múltiples. Se incluye en este proyecto la ampliación de la calle de salida N-2 para dar salida al segundo link. El drenaje previsto es del mismo tipo que el existente en la actualidad en el aeropuerto con desagüe a pozos de absorción. Se construirán 18 nuevos pozos ubicados en las actuales isletas entre la pista 06L-24R y la calle de rodadura paralela a dicha pista de 50 cm de profundidad.

Remodelación de la plataforma «A» que afecta a la mitad central de su superficie y que en total abarca una longitud de 700 m y toda la anchura de 220 m con una superficie de 154.000 m<sup>2</sup>. Se sustituirá el pavimento existente y se diseñará la recogida de aguas y su tratamiento para la separación de hidrocarburos. Se proyecta una red de tuberías para suministro de combustibles con la instalación de hidrantes en las cinco posiciones de estacionamiento con pasarela del edificio terminal.

Ampliación de la plataforma industrial con el fin de satisfacer el aumento de demanda de este tipo de posiciones de estacionamiento y de los servicios que generan las compañías que operan en el aeropuerto. La ampliación prevista consiste en prolongar la superficie de la plataforma de la zona industrial y enlazarla con el apeadero de la cabecera 06L. Las dimensiones totales de la ampliación son aproximadamente de unos 41.500 m<sup>2</sup>.

Plataforma frente a nuevo edificio terminal: esta plataforma tendrá una superficie aproximada de 100.000 m<sup>2</sup> y para su construcción se requiere la demolición del edificio del terminal B, del aparcamiento anexo a él, de los edificios denominados Aena I y Aena II, y de dos edificaciones de Iberia que son de estructura metálica. La antigua central eléctrica, aun quedando fuera de la zona que ocupará la plataforma, será demolida para la reposición de una parte de los aparcamientos de vehículos de empleados que serán eliminados con la nueva plataforma. En el sistema de drenaje se incluirá una planta separadora de hidrocarburos para el tratamiento del agua antes de ser conducida a pozos de absorción.

Construcción del segundo link con el fin de facilitar la rodadura de aeronaves entre las dos pistas existentes en el aeropuerto en ambos sentidos simultáneamente y dotar de acceso a la plataforma sur. Este link será paralelo al existente y tendrá una longitud de 1.100 m entre los ejes de las calles de rodaje de la pista Norte y Sur, una anchura de 25 m y márgenes pavimentados de 17,5 m. Dispondrá de un acceso a la plataforma sur, a las dos calles de rodaje paralelas a las pistas y de tres accesos al link existente. La construcción de este link requiere el desvío del túnel de servicios para proporcionar una salida al mismo dentro de las zonas de seguridad del área de movimientos de aeronaves.

Construcción de la plataforma en la zona sur entre la Base Militar y la rodadura paralela a la pista Sur, con una superficie aproximada de 112.000 m<sup>2</sup>. Esta plataforma quedará unida al segundo link y a la calle de rodaje paralela mediante calles de acceso y tendrá una capacidad de 8 posiciones de estacionamiento. El drenaje incluirá una planta separadora de hidrocarburos y depósito posterior en los pozos absorbentes.

**Sistema de actividades aeroportuarias:**

Construcción de un nuevo SEI con una superficie aproximada de 4.500 m<sup>2</sup>, 2.500 m<sup>2</sup> en instalaciones y 2.000 m<sup>2</sup> adicionales en aparcamiento de vehículos del personal.

**ANEXO III****Resumen del estudio de impacto ambiental**

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental,

modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, calidad química del aire, calidad física del aire, geología, geomorfología, edafología, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, espacios protegidos, patrimonio arqueológico, paisaje, usos del suelo, población y aspectos socioeconómicos.

El área de estudio considerada se ha adaptado en cada caso a la naturaleza de las variables abordadas, de manera que en ocasiones se circunscribe al entorno inmediato del aeropuerto y en otras, el área de estudio se extiende hasta cubrir un ámbito geográfico más amplio, al objeto de poder contextualizar debidamente las variables abordadas. No obstante lo anterior, el área de análisis se ha circunscrito a un entorno de unos 5 km de radio en torno al aeropuerto de Son San Juan.

La identificación de impactos se ha realizado con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto en la que se establecen las interrelaciones entre las acciones de proyecto y los factores del medio natural-biótico y abiótico, tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación. Seguidamente, se ha realizado la descripción y caracterización de los impactos según las definiciones recogidas en la legislación vigente: signo, intensidad, extensión, tipo de interacción, duración, reversibilidad y recuperabilidad.

Los impactos identificados hacen referencia a la calidad química del aire, calidad física del aire, suelo, hidrología superficial y subterránea, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, patrimonio arqueológico, territorio, paisaje y usos del suelo, medio socioeconómico e infraestructuras y servicios.

Todos los impactos negativos identificados se han valorado como compatibles y moderados siempre y cuando se lleven a cabo todas las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental.

Entre los impactos más significativos cabe destacar los impactos sobre la calidad química del aire, derivados principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados por los movimientos de tierras y las emisiones de los vehículos y maquinaria de obra. Aunque los valores totales de emisiones contaminantes en la fase de construcción tienen un valor medio, se considera que el efecto es temporal y en un entorno relativamente alejado de la población. En la fase de explotación el principal impacto se deriva de las emisiones procedentes de la combustión de los motores de las aeronaves, de los vehículos de apoyo en tierra y de las unidades auxiliares de energía.

En cuanto a los impactos sobre la calidad física del aire, cabe destacar el incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves. Para el cálculo de las afecciones acústicas producidas por las aeronaves se ha utilizado el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 6.0 c y la principal conclusión que se desprende de los resultados obtenidos en esta simulación es que, si bien los niveles de afección sonora durante el período diurno no sufren variaciones entre el modo actual y el modo futuro de operación, durante el período nocturno, el incremento de operaciones previstas para el aeropuerto, aumenta ligeramente los niveles de afección, especialmente en los distritos de Es Coll d'en Rabassa, Can Pastilla y Sa Casa Blanca.

Los principales efectos sobre el suelo detectados en la fase de construcción son: la eliminación y compactación del suelo, la afección a la morfología del terreno y el riesgo de contaminación del suelo por vertidos. El volumen de tierra vegetal que deberá ser removida asciende a 100.000 m<sup>3</sup> y las necesidades de realizar desmontes superan los 800.000 m<sup>3</sup>.

Los principales impactos sobre la vegetación se concentran en las áreas de pinar y matorral mediterráneo afectadas por la ocupación de la plataforma sur, el segundo link y el edificio del SEI.

Con objeto de suprimir o atenuar los impactos o, en su caso, corregir sus afecciones al medio, el estudio de impacto ambiental establece medidas protectoras y correctoras, tanto para la fase de construcción como de explotación. En la fase de construcción caben destacar las siguientes: jalonamiento y señalización de las obras y caminos de accesos; cubrimiento de los vehículos de transporte de materiales; riego de los caminos de obra y zonas de préstamos; control de las emisiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria; limitación horaria de las actuaciones de obra y demolición; reutilización de los materiales extraídos; diseño de taludes; gestión de residuos y de posibles suelos contaminados y tratamiento de efluentes líquidos. Se establecen medidas para la protección de la fauna como es la programación de las obras y recuperación de individuos afectados y un programa de gestión del hábitat para las especies detectadas en el ámbito del aeropuerto, medidas para la protección del patrimonio cultural, restauración ambiental e integración paisajística y reposición de servicios.



En la fase de explotación, y con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra, se establecen medidas relativas a procedimientos de operación y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuya función principal es la de establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental que garantice el grado de eficacia real y, en su caso, el establecimiento de los mecanismos necesarios para corregir las posibles desviaciones.

#### ANEXO IV

##### Información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el período de información pública se han recibido dos alegaciones:

La Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Balear informa favorablemente el proyecto por considerar que, desde el punto de vista medioambiental, las actuaciones previstas no producirán impactos significativos sobre el territorio, ya que se realizarán dentro del ámbito del sistema general aeroportuario y sugiere que la declaración de impacto ambiental tenga en cuenta los siguientes puntos:

Elaboración de un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro del entorno del aeropuerto.

Utilización de canteras y graveras debidamente autorizadas.

Gestión adecuada de los residuos.

Ubicación de los pinos afectados por la construcción de la plataforma sur y el segundo link.

Especificación de la época de cría de la avifauna.

Inclusión de medidas correctoras referentes a la contaminación lumínica.

Justificación adecuada de la capacidad de infiltración de los pozos de absorción.

Retirada de los residuos peligrosos.

El Grupo Izquierda Unida y los Verdes considera que la evaluación de impacto ambiental no tiene en cuenta los efectos globales que la ampliación del aeropuerto de Palma tendrá sobre el territorio y los recursos de la Isla de Mallorca, igualmente considera que la evaluación no hace ninguna consideración sobre el aumento de las emisiones de dióxido de carbono que supondrá el incremento del tráfico aéreo. En lo referente a ruidos, indica que las consideraciones hechas en el estudio de impacto ambiental no siguen la doctrina de la unión europea y, en cuanto a los efectos socioeconómicos, indica que el estudio de impacto ambiental hace una consideración muy superficial.

# BANCO DE ESPAÑA

**15098** *RESOLUCIÓN de 13 de agosto de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 13 de agosto de 2004, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.*

#### CAMBIOS

1 euro =	1,2219	dólares USA.
1 euro =	136,50	yenes japoneses.
1 euro =	7,4382	coronas danesas.
1 euro =	0,67010	libras esterlinas.
1 euro =	9,2198	coronas suecas.
1 euro =	1,5347	francos suizos.
1 euro =	86,62	coronas islandesas.
1 euro =	8,2890	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,57820	libras chipriotas.
1 euro =	31,484	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	248,60	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanos.
1 euro =	0,6605	lats letones.
1 euro =	0,4264	liras maltesas.
1 euro =	4,4559	zlotys polacos.
1 euro =	40,758	leus rumanos.
1 euro =	239,9800	tolares eslovenos.
1 euro =	40,225	coronas eslovacas.
1 euro =	1.795,200	liras turcas.
1 euro =	1,7231	dólares australianos.
1 euro =	1,6267	dólares canadienses.
1 euro =	9,5302	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	1,8624	dólares neozelandeses.
1 euro =	2,1027	dólares de Singapur.
1 euro =	1.420,15	wons surcoreanos.
1 euro =	7,9695	rands sudafricanos.

Madrid, 13 de agosto de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.