

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.