Nombre y apellidos	País
Hugo Armando Saavedra Umba	Colombia.
Lidia Navas Carrasquel	Venezuela.
Arnaldo de Jesús Lugo Coedova	Venezuela.
Tatiana Kempi	Lituania.
Félix Hugo González Rosas	Panamá.
Ricardo Majía Zimmermann	El Salvador.
Abdoul Aziz Diop	Senegal.
Agustín Rafael Nduganda	Tanzania.
Abel Chiwatakwenda	Malawi.
Marina Faleyeya	Rusia.
Marcelo Romao Ilivera	Brasil.
Segundo Darío Vélez Bernal	Ecuador.

Direcciones

Servicios centrales

Instituto Nacional de Meteorología.
C/ Leonardo Prieto Castro, 8, 28071 Madrid.
Teléfono: 91-5819630.

Centro Meteorológico Territorial en Andalucía Occidental y Ceuta

Avda. de Américo Vespucio s-7 Isla de la Cartuja 41092-Sevilla.
Teléfono: 95-4460858.

Centro Meteorológico Territorial en Andalucía Oriental y Melilla

C/ Demóstenes n.º 2, Urbanización «El Cónsul» 29010-Málaga.
Teléfono: 95-2611925.

Centro Meteorológico Territorial en Castilla y León

C/ Orión, 1 47014-Valladolid.
Teléfono: 983-357133.

Centro Meteorológico Territorial en Illes Balears y la Universidad de Illes Balears

Muelle de Poniente, s/n (Portopi). 07071 - Palma de Mallorca.
Teléfono: 971-405814.

Centro Meteorológico Territorial en Valencia

C/ Botánico Cavanilles, 3 46071 Valencia.
Teléfono: 96-3690836.

18560 *RESOLUCIÓN de 23 de septiembre 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 «Nueva plataforma de prueba contra incendios en el Aeropuerto de Lanzarote. Término municipal de San Bartolomé de Lanzarote (Las Palmas de Gran Canaria)», 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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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 31 de enero de 2003 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto 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 periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 7 de mayo 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 anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de «Nueva plataforma de pruebas contra incendios en el aeropuerto de Lanzarote», que posteriormente remitió 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», de fecha 18 de julio de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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 por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 22 de septiembre de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Nueva plataforma de pruebas contra incendios en el aeropuerto de Lanzarote. Término Municipal de San Bartolomé de Lanzarote (Las Palmas de Gran Canaria)».

Declaración de impacto ambiental

Las pruebas contra incendios son prácticas habituales del Servicio de Extinción de Incendios del aeropuerto (S.E.I.) que tienen por objeto mejorar la eficiencia de sus actuaciones en caso de necesidad y son, por lo tanto, imprescindibles desde el punto de vista de la seguridad aérea.

Debido a su antigüedad, la actual plataforma de pruebas contra incendios del aeropuerto de Lanzarote, se encuentra en un avanzado estado de deterioro y, además carece de medidas constructivas de prevención de la contaminación de los suelos del área donde se realizan los simulacros. Por todo ello, se justifica la construcción de una nueva plataforma de prueba contra incendios, que proporcione unas instalaciones adecuadas para la realización de su trabajo al S.E.I. y que además incorpore todas las medidas necesarias para realizar estas prácticas de la forma más segura y respetuosa con el medio ambiente de la zona. La nueva plataforma de pruebas, según figura en la documentación enviada por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), se localiza en una zona tal que no se afectará el actual camino radial, produciéndose de este modo un alejamiento de la nueva plataforma respecto de la línea de costa y de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo.

Por lo tanto, examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona afectada por el proyecto, se considera que para la realización del mismo, tanto en el proyecto de construcción que lo desarrolle, como en las fases de construcción y explotación 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, además, las siguientes condiciones:

1. *Protección de los suelos.*—Para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, oficinas de obra y caminos de servicio se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los

efectos de ocupación y se impermeabilizarán aquellas superficies que sean necesarias, a fin de garantizar la no afección. Las citadas instalaciones, siempre que sea técnicamente viable, se localizarán en una zona ya degradada y próxima al área reservada para la nueva plataforma de pruebas. Se delimitarán también las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria y los caminos auxiliares de acceso.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos ya existentes.

Con anterioridad a la demolición y retirada de la actual plataforma de pruebas contra incendios, se procederá a realizar un estudio básico de contaminación de los suelos tanto adyacentes como subyacentes a la mencionada plataforma, consistente en una investigación preliminar que decidirá sobre la existencia o no de contaminación en esos suelos. Si el informe confirmara la existencia de suelos contaminados, se realizará un estudio más detallado que determinará el grado de contaminación para después, ejecutar siempre por parte de un gestor autorizado, las medidas de control y recuperación de los citados suelos que se consideren más convenientes.

2. *Protección de la calidad de las aguas.*—Los productos residuales generados, tanto durante la fase de obras como de explotación, se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. El proyecto especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de obra. Los sistemas de separación y recogida selectiva de residuos, su almacenamiento temporal y su destino, incluidos todos ellos en el Sistema de Gestión Medioambiental que ya está operativo en el recinto aeroportuario, deberán ser revisados por parte del aeropuerto, adecuándose a la actividad asociada a la nueva plataforma de pruebas contra incendios.

Durante la fase de construcción se establecerán, además, las siguientes medidas:

Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares donde los vertidos accidentales y aguas de lavado pudieran afectar la calidad de las aguas subterráneas y por extensión a las marinas, debido a su cercanía a la zona litoral. Se realizará el seguimiento analítico de estas aguas antes de su vertido, que de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas. La zona reservada dentro del parque de maquinaria, donde se realicen tareas de mantenimiento y limpieza de la maquinaria de obra, deberá estar impermeabilizada. Se evitarán posibles afecciones por contaminación de sus aguas, sobre el cercano LIC ES7010021 «Sebadales de Guasimeta», que posee una de las praderas de fanerógamas marinas, más extensas de Lanzarote y que constituye un área de vital importancia para la reproducción y cría de especies marinas de alto interés tanto ecológico como pesquero. Dentro de los límites de este LIC, existe una zona declarada como Hábitat de Interés Comunitario en virtud de la Directiva 92/43/CEE, donde se localizan praderas de Poseidonia oceánica que se desarrollan sobre bancos de arena cubiertos permanentemente por aguas marinas limpias y de poca profundidad.

Los campamentos de obras se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que evite la contaminación de las aguas.

Una vez finalizadas las obras, cada contratista verificará, mediante la toma de muestras, la no afección, tanto a las aguas subterráneas como a los suelos circundantes y entregará un informe que incorpore los resultados junto con la síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En caso de afección, se realizará un estudio de caracterización en el que se definirá el alcance y la ubicación de las áreas contaminadas y las medidas a adoptar para lograr su recuperación.

Se elaborará un proyecto específico de medidas de protección de las aguas subterráneas, si éstas no estuvieran ya operativas, para los sectores de almacenamiento de hidrocarburos, redes subterráneas de distribución de hidrocarburos y mantenimiento, talleres, área de prueba de motores, pista, zona de estacionamiento de aeronaves y área terminal, así como del sector ocupado por la nueva plataforma de pruebas contra incendios, compuesta por zona de incineración, zona de transición y zona de maniobras de vehículos, donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pueden producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas, que podrían afectar a la calidad de las aguas marinas del cercano LIC «Sebadales de Guasimeta». En dicho proyecto se establecerán las medidas correctoras y protectoras necesarias para minimizar la alteración de las condiciones naturales y se definirá el programa de actuaciones a desarrollar en el que se contemplarán medidas de impermeabilización. Asimismo se instalará una red piezómetros que se mantendrá operativa una vez se hayan puesto en marcha las nuevas instalaciones, con el fin de poder controlar la calidad de las aguas subterráneas mediante muestreos con periodicidad trimestral para el conjunto de instalaciones y mensual para las instalaciones de almacenamiento y distribución de combustibles líquidos.

Durante la fase de explotación, se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida y tratamiento previo a su vertido, de los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I. Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos determinados en la norma DIN 1999, en la que se basa la normativa europea sobre tratamiento con hidrocarburos.

Antes de que comiencen a estar operativas las nuevas instalaciones, se informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del destino final de las aguas tratadas.

En el caso de que existan pozos en la zona de estudio, el proyecto de construcción deberá analizar su posible afección, 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 vegetación.*—En la zona de actuación prácticamente no existe suelo fértil, ya que se encuentra muy erosionado y casi desprovisto de cubierta vegetal, por lo que no es posible la recuperación de la tierra vegetal de forma generalizada. Únicamente en las zonas puntuales donde exista un horizonte edáfico superficial o vegetación se intentará aprovechar para tratamiento de restauración del suelo y de la vegetación.

Los suelos fértiles se acopiarán en montones de 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.

Se llevará a cabo la descompactación del suelo y la reposición de especies vegetales en toda la superficie que, en la fase final de ejecución de la obra, haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

Inmediatamente después de finalizar las actuaciones previstas y con el fin de reponer la cubierta vegetal en el menor plazo de tiempo posible, se realizará un subsolado del sustrato, previo a la restauración de la cubierta vegetal que consistirá en hidrosiembras y/o plantaciones del área afectada por las obras incluidas dentro de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre y de la zona afectada por la construcción de la red de abastecimiento de agua desde la actual EDAR hasta la plataforma auxiliar. Para corregir el actual estado de degradación de la vegetación y promover una adecuada restauración de los ecosistemas canarios se utilizarán especies vegetales autóctonas (tabaibal-cardonal y otras especies acompañantes). Para las zonas con influencia marítima acusada, se utilizarán especies adaptadas a ambientes halófilos, de pequeño porte que tapicen el suelo evitando su erosión y degradación. Alrededor de la nueva plataforma contra incendios, no se realizará ningún tratamiento de restauración vegetal por motivos de seguridad.

4. *Protección de la fauna.*—Con el fin de evitar molestias en el ciclo reproductor de la avifauna que puebla la zona de estudio, y en la medida de lo posible, las obras se desarrollarán fuera del período comprendido entre los meses de febrero y abril, ambos incluidos.

Se realizará una gestión preventiva de las áreas interiores del aeropuerto para evitar el desarrollo de hábitats atractivos a la avifauna de la zona, evitando de este modo riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

5. *Protección atmosférica.*—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ejecución de las obras pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como en 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 que se asegure que los niveles resultantes de concentración de partículas en el aire, en las zonas externas habitadas próximas al aeropuerto o en las zonas internas del recinto aeroportuario donde se desarrollen actividades al aire libre, no superen los límites establecidos por el Real Decreto 1321/1992, de 30 de octubre, por el que se establecen valores de calidad para las partículas en suspensión y el dióxido de azufre.

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 llevarán a cabo todas las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental para reducir las emisiones procedentes de los motores de combustión durante la fase de obras y para reducir las emisiones atmosféricas procedentes de los equipos del S.E.I.

El régimen de utilización de la plataforma de pruebas contra incendios, deberá ser compatible con los usos tradicionales de la playa Guasimeta,

por ello y en lo posible, las pruebas se realizarán evitando fechas y horarios de máxima afluencia de usuarios.

Todos los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que utiliza el S.E.I., cumplirán con la Directiva 97/68/CE (modificada por la Directiva 2002/88/CE) 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.

6. *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, ésta tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo. Con el mismo fin, se prescribirá un correcto mantenimiento de la maquinaria utilizada que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de uso al aire libre.

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 los periodos (de 22 h. a 7 h.).

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural.*—Con el objetivo de evitar afecciones sobre el patrimonio cultural no inventariado de la isla, en el supuesto de la aparición de algún hallazgo arqueológico durante la realización de las obras, se informará oportunamente al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Lanzarote y al ayuntamiento afectado, para su conocimiento y efectos oportunos.

8. *Medidas contra el impacto visual y paisajísitco.*—Con el objeto de reducir el impacto visual y paisajístico de la plataforma de pruebas contraincendios durante prácticas y simulacros, se propone, a lo largo del vallado perimetral del aeropuerto que se encuentra en contacto con la Playa de Guasimeta, llevar a cabo plantaciones de especies vegetales seleccionadas resistentes a las condiciones de aridez de la zona y cuyo crecimiento sea ramificado, para que de esta manera, se puedan ocultar en cierta forma las instalaciones y las prácticas allí realizadas.

Las fechas programadas para llevar a cabo las prácticas y simulacros del S.E.I., deberán elegirse cuidadosamente teniendo muy en cuenta tanto la dirección y velocidad de los vientos dominantes en la zona, como el día y hora de su realización, con el objetivo final de evitar el envío de los humos producidos hacia la cercana playa de Guasimeta. De esta forma se podrían minimizar las posibles afecciones tanto al importante sector turístico de la zona, como a las poblaciones de avifauna marina que habitan en el LIC «Sebadales de Guasimeta».

9. *Documentación adicional.*—AENA remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, 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 ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Estudio básico que informará, sobre el grado de contaminación encontrado en los suelos adyacentes y subyacentes a la antigua plataforma de pruebas. De igual manera y siempre que fuera necesario, se expondrán las medidas a adoptar para el control y recuperación de dichos suelos tal y como se recoge en la condición 1.

Plan de Gestión de Residuos de Obra y Plan de Gestión de los Residuos generados durante la fase de explotación de las nuevas instalaciones, de acuerdo con la condición 2.

Características de la red piezométrica, informe con los resultados y síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras y, en su caso, medidas a adoptar para lograr la recuperación de los suelos y aguas subterráneas contaminados tal y como se recoge en la condición 2.

Proyecto de medidas de protección para las aguas subterráneas en las zonas de posibles vertidos durante la fase de explotación y características de la red piezométrica, tal y como se indica en la condición 2.

Análisis de la posible afección a los pozos existentes en la zona y, en su caso, medidas que garanticen los actuales niveles de extracción como se indica en la condición 2.

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 7.

Proyecto de medidas de recuperación ambiental e integración paisajística que recojan lo previsto en la condición 8.

Toda esta documentación servirá a Aena para, en su caso, proponer nuevas medidas correctoras y protectoras que deberán considerarse en la elaboración del programa de vigilancia ambiental.

10. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; para la comprobación 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 contratas 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 de obra sometida 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. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

Complementariamente AENA, dispondrá de una dirección ambiental de obra que desarrollará una labor de control y seguimiento global de todos los proyectos sometidos a la declaración y que, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

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

El programa de vigilancia ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, 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.

Informe sobre la situación preoperativa en las aguas subterráneas antes del comienzo de las obras.

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, correctoras y compensatorias 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, correctoras y compensatorias 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:

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Datos de la red piezométrica para el control de la calidad de las aguas subterráneas.

Emisiones a la atmósfera.

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. *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 la alternativa desarrollada en dicho proyecto, 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 Canarias.

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, 23 de septiembre de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad (antigua Dirección General de Conservación de la Naturaleza).	X
Delegación del Gobierno en Canarias.	
Dirección General de Costas.	X
Dirección General de la Agencia de Protección de Medio Urbano y Natural de la Agencia de Política Territorial y Medio Ambiente de Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Aguas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas de Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Industria y Energía de la Consejería de Presidencia e Innovación Tecnológica de Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas de Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Ordenación de Territorio de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de Gobierno de Canarias.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	
A.D.E.N.A.	X
Ecologistas en Acción.	
Greenpeace.	
S.E.O.	
Asociación Naturalista de las Islas Canarias (Aniscan).	
Ascan-Asociación Canaria Defensa Naturaleza.	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X
Ayuntamiento de San Bartolomé.	
Ayuntamiento de Tías.	

Los aspectos más significativos de las distintas respuestas recibidas son los siguientes:

La Dirección General para la Biodiversidad (antigua Dirección General de Conservación de la Naturaleza) informa que el proyecto en cuestión no afecta directamente a espacios protegidos y que no coincide con sitios RAMSAR u otras figuras relativas a convenios internacionales. No obstante, dada la proximidad al LIC «Sebadales de Guasimeta», sobre todo durante la fase de obras, se deberán extremar las medidas preventivas para evitar cualquier posible afección al citado LIC.

La Dirección General de Aguas de la Consejería Obras Publicas, Vivienda y Aguas de Gobierno de Canarias comunica que no se detecta elementos de infraestructuras ni ambientales que vulneren ni interfieran en las competencias que tiene asignadas. Informa que la posible contaminación del subsuelo que pudiera acontecer se evitaría aplicando los sistemas de impermeabilización que se indican en la memoria del proyecto.

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente comunica que la nueva plataforma parece ubicarse fuera de la zona de servidumbre de protección definida en la Ley de Costas, aunque próxima a ella. De igual manera, informa que la vieja plataforma de pruebas, que será desmontada, si se encuentra dentro de la zona de servidumbre anteriormente citada. Por todo ello, comunica que el estudio de impacto ambiental deberá tener muy en cuenta su proximidad a la costa y analizar el potencial peligro para sus usuarios.

La Consejería Política Territorial y Medio Ambiente comunica que resulta básico un análisis adecuado de las distintas alternativas, tanto en cuanto a su emplazamiento como a sus características, se propone que se incorporen además de alternativas de construcción o diseño de las distintas instalaciones y acciones al objeto de que las afecciones ambientales sena las mínimas posibles. Dada la cercanía al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) denominado «Sebadales de Guasimeta» se debería primar un alejamiento de la zona de costa siempre que la seguridad, la tecnología y el resto de los valores ambientales lo permitan.

En la evaluación ambiental deben quedar incluidas el conjunto de todas las actuaciones necesarias para la ejecución y funcionamiento del proyecto al objeto de que queden caracterizados los efectos ambientales y se puedan establecer las oportunas medidas preventivas y correctoras y en su caso compensatorias. Asimismo se deberían contemplar todos los procedimientos de descontaminación, saneamiento y regeneración de la plataforma de pruebas contraincendios actual; sería necesario como complemento la incorporación de documentación cartográfica y grafica precisa, referida tanto a las acciones del proyecto como la útil para la evaluación ambiental.

Se especificará que tratamiento se le dará al agua residual que se genere en las pruebas y el destino de esa agua, precisando si será o no vertida al mar para que su contenido sea menor a 15 ppm, condiciones y conducción de vertido o donde se conectará.

La Dirección General de Patrimonio Histórico comunica que una vez prospectada el área no se ha localizado material arqueológico en superficie, y que ante la posibilidad de que exista en el subsuelo yacimientos arqueológicos, si se produjera algún hallazgo indicativo, se debería paralizar automáticamente la actividad y se informaría al Servicio de Patrimonio Histórico de este Cabildo.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto consiste en la construcción de una nueva plataforma de pruebas contraincendios, la zona de prácticas del servicio de extinción de incendios es una plataforma formada por tres rectángulos de distintas características, tanto funcionales como constructivas, dentro de la cual se realizan la mayoría de las actividades relacionadas con los entrenamientos. Las zonas en las que se ha dividido la plataforma de entrenamiento son:

La zona donde se sitúa la maqueta de la aeronave que va a ser quemada. Su objetivo es poder simular fuegos localizados en zonas concretas de la maqueta con la que se realizarán las pruebas. Sus dimensiones son de unos 40 x 30 m., y en su interior se encuentran seis piscinas, cinco de dimensiones 5 x 5 m. y otra de dimensiones 10 x 5 m. aproximadamente. La profundidad de las piscinas es variable desde un mínimo de 15 cm. hasta los 42 cm. de la zona más profunda.

La zona de transición está localizada entre la zona de maniobras y la zona de quemado, circunscribe a ésta con una anchura de 3 m aproximadamente.

Zona de maniobras de vehículos es la parte de la plataforma en la que se sitúan los equipos y medios materiales y humanos involucrados en el incendio. El emplazamiento elegido se encuentra situado a unos 150 m. del eje de la pista, entre ésta y el camino perimetral del aeropuerto. La plataforma tendrá forma rectangular de 76 m. (paralelos a la pista) por 66 m. de anchura aproximadamente. La plataforma de pruebas contraincendios posee una superficie total de unos 5016 m.^{2}

Se pretende realizar un vial de acceso que conecte el camino radial más próximo con la plataforma. Este vial de acceso tendrá una longitud de 7,3 m. aproximadamente.

Camino de servicio unirá la plataforma de pruebas con una plataforma donde se ubicarán una serie de instalaciones auxiliares. Tendrá unos 5 m. de anchura y arcenes de 1m. aproximadamente.

Plataforma de instalaciones auxiliares consiste en una plataforma de dimensiones 19 x 17 m. aproximadamente, dista unos 32 m. del borde exterior de la zona de maniobras de la plataforma de pruebas contraincendios en el que se localizarán las instalaciones auxiliares siguientes: una caseta, un separador de hidrocarburos, un depósito de hidrocarburos y un depósito de agua.

Caseta de instalaciones se instalará una bomba de aspiración para bombear agua desde el depósito hacia la plataforma de pruebas contra incendio.

Decantador de lodos y arenas-separador de hidrocarburos modelo IHDC15 para el tratamiento de un caudal nominal de 15 l/s. Tiene forma cilíndrica con un diámetro de 1,5 m. y longitud total de 3,5 m.

Depósito de hidrocarburos proyectado tiene una capacidad de unos 1000 litros y unas dimensiones exteriores de 1.090 m. de longitud x 0,7 m. de anchura x 1,5 m. de altura aproximadamente.

Depósito de agua. Se enterrará un depósito de hormigón prefabricado de planta cuadrada de unos 4,5 m. de lado tiene una capacidad para almacenar unos 30 m^3 de agua aproximadamente.

Se proyectará una red de drenaje para recoger las aguas superficiales de las actuaciones proyectadas.

El suministro eléctrico se conseguirá mediante un grupo electrógeno con capacidad suficiente para alimentar la bomba centrífuga y la iluminación de la caseta, y capaz de suministrar una potencia continua de unos 6,1 Kw.

Red de abastecimiento de agua. Se llevará una conducción de agua desde la tubería existente de salida de la EDAR hasta el depósito de agua de la plataforma auxiliar. La longitud de esta conducción es de 650 m. aproximadamente.

Se procederá a la demolición de la plataforma de pruebas contraincendios actual y se procederá asimismo, en caso de ser necesario, al saneamiento del terreno contaminado en el entorno de ésta.

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 localiza el proyecto destacando los siguientes aspectos:

Se han identificado dos grandes unidades geológicas bien definidas como son las formaciones volcánicas y las sedimentarias. Entre las formaciones volcánicas, no existen formaciones de la Serie I en el ámbito de estudio, únicamente existen representaciones de las Series II y III.

Las formaciones sedimentarias están representadas por la playa de Guasimeta y los jables, localizados como pequeños costrones al norte del aeropuerto sobre materiales de la serie I que representan la antigua línea de costa y en otras ocasiones cubiertos de piroclastos de la serie III.

En el ámbito de estudio así como en el entorno aeroportuario, no existen cursos permanentes de agua debido fundamentalmente a la escasa pluviometría y la geomorfología del terreno.

En cuanto a las aguas subterráneas, cabe decir que la totalidad de la isla de Lanzarote pertenece a la cuenca hidrográfica n.º 13.

La actual plataforma de pruebas contraincendios, que queda dentro de la Zona de Servidumbre de Protección.

La zona de estudio, se encuentra muy degradada desde el punto de vista de la vegetación. La mayor parte del territorio son suelos desnudos, muy erosionados, con escasa cobertura vegetal y, cuando existe, corresponde a matorrales de pequeño porte y arbustos de sustitución de los tabaibales, además de por especies halófilas y halonitrófilas. Sin embargo, a pesar de constituir comunidades de sustitución, tienen un elevado valor de conservación debido, precisamente, a su escasez y a su función protectora sobre los suelos de los fenómenos erosivos, frenando los intensos procesos de desertización a los que se encuentra sometida la isla.

El grupo de vertebrados más numeroso lo constituye el de las aves, entre las que destacan por su mayor probabilidad de encuentro aquellas especies asociadas al matorral y a los espacios abiertos, entre ellas el pardillo común (Carduelis cannabina), el canario (Serinus canarius), el herrerillo común (Parus caeruleus spp. degener), y la curruca cabecinegra (Sylvia melanocephala ssp. Leucogastra).

Entre los reptiles es posible encontrar en el ámbito de estudio el perenquén rugoso (Tarentola angusstimentalis) o la salamanquesa (Tarentola mauritanica). En el grupo de los mamíferos, el ámbito de estudio forma parte del área de distribución teórica del erizo moruno (Atelerix algirus) y de la musaraña canaria (Crocidura canariensis).

El hábitat marino lo constituye la playa de Guasimeta y el océano Atlántico, por lo que queda fuera del ámbito de estudio, aunque muy cercano a él. Hay un abundante número de aves limícolas como el chorlitejo patinegro (Charadrius alexandrinus), la gaviota patiamarilla (Larus cachinnans ssp. atlantis), o la pardela chica (Puffinus assimilis ssp. baroli). Cabe destacar una gran variedad de invertebrados marinos y, al menos, 45 especies de peces. Esta zona constituye un importante área de reproducción y cría de muchas especies con un elevado interés pesquero y otras que, aunque no son comerciales, son especies importantes por su interés ecológico, entre ellos destacan el caballito de mar (Hippocampus ramulosus) y el pez aguja Syngnatus acus. Entre los vertebrados marinos se han catalogado 22 especies de cetáceos regulares en Lanzarote y de presencia estable. Entre ellas se encuentran el delfín común (Delphinus delphinus), listado (Stenella coeruleoalba) y mular (Tursiops truncatus).

Asimismo el estudio de impacto ambiental realiza una valoración de impactos en la que destaca lo siguiente:

Las acciones con incidencia potencialmente significativa sobre la calidad química del aire son la demolición y retirada de la plataforma actual, los movimientos de tierras y la maquinaria de obra. Estas actividades pueden producir la alteración de la calidad acústica y de la calidad química. El principal impacto durante la fase de operación son las emisiones generadas por la combustión de queroseno durante las prácticas de extinción de incendios.

Los principales efectos sobre el suelo son el estudio de contaminación de suelos y la alteración de las propiedades físicas y químicas del suelo. La pérdida de suelo fértil durante la fase de operación puede ocurrir durante la fase de operaciones en plataforma, así como durante la fase de mantenimiento. El riesgo de contaminación existente durante la fase de operación puede ocurrir durante dicha fase, así como en la de mantenimiento.

El vertido de sustancias contaminantes en un terreno en el que el nivel freático se encuentra próximo a la superficie aumenta el riesgo de contaminación de los sistemas hidrológicos subterráneos. La mayor probabilidad de contaminación es durante las operaciones del Servicio de Extinción de Incendios y durante la fase de mantenimiento de la plataforma.

Durante las operaciones de movimiento de tierras, instalaciones auxiliares de obras, maquinaria de obras y reposición de servicios, se puede producir la destrucción de la vegetación. Las afecciones al metabolismo de las plantas ocurren debido al polvo y sustancias contaminantes generadas por la maquinaria de obra.

La alteración y/o destrucción de hábitats faunísticos se produce indistintamente en todas las acciones del proyecto debido al ruido generado por la maquinaria de obras y al desplazamiento de la misma por el territorio. Ello conduce a una pérdida de calidad desde el punto de vista faunístico, especialmente importante si la especie se encuentra en momento de reproducción o cría, así como de su sensibilidad. La destrucción de los hábitats se produce por el movimiento de tierras y puede producirse por las instalaciones auxiliares de obras, maquinaria de obras y en la reposición de servicios.

La alteración y destrucción de hábitats faunísticos en la fase de operación puede producirse durante operaciones en plataforma y durante las prácticas de mantenimiento, fundamentalmente debido al ruido y contaminantes generados en ellas.

En el ámbito de estudio no existe ningún espacio natural protegido. El más cercano, el Lugar de Interés Comunitario «Sebadales de Guasimeta» se encuentra localizado en el mar, aguas adentro de la franja litoral de la playa de Guasimeta y no existen afecciones directas sobre el mismo ni indicios de posibles afecciones.

Con relación a las medidas protectoras y correctoras el estudio de impacto ambiental señala lo siguiente:

El proyecto preverá las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo identificadas con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. El proyecto incluirá las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos para prevenir las emisiones procedentes de los motores de combustión.

La maquinaria utilizada en la obra tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, 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.

Las instalaciones y elementos auxiliares de obra así como la zona de acopio de materiales se localizarán en una zona lo más próxima a la nueva plataforma de pruebas contraincendios si es posible, que ya se encuentre degradada por algún motivo. Se procederá a realizar un estudio básico de contaminación de suelos, si existen indicios de contaminación se realizará una investigación más detallada en la que se determine el grado de contaminación y se propongan medidas de control y recuperación de estos suelos. todos los residuos generados en la obra sean estos inertes, asimilables a urbanos o peligrosos. Los residuos generados considerados como RCDs (Residuos de Construcción y Demolición) serán transportados y vertidos en el vertedero de inertes existente, medidas correctoras de gestión de RCDs. El Plan prestará una especial atención a la gestión de aceites usados. Una vez finalizadas las obras, el Contratista procederá a realizar un laboreo de todos los suelos compactados como consecuencia del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos de transporte de toda la zona de obras.

En todo caso, se tomarán las medidas de prevención adecuadas para evitar cualquier vertido de sustancias contaminantes al terreno. Las instalaciones auxiliares de obra deberán dotarse con un sistema de saneamiento adecuado.

Previamente a cualquier actuación proyectada se procederá al jalonado de la zona de obras, con el objeto de proteger los suelos y la vegetación del entorno de una degradación innecesaria durante las obras. después de finalizar las actuaciones previstas y a continuación del acondicionamiento del terreno de la zona de obras, se procederá a realizar un extendido de la tierra vegetal que haya podido ser recuperada siendo necesario, probablemente, el aporte externo de tierra vegetal o enmiendas edáficas que garanticen el éxito posterior de los tratamientos de restauración vegetal. Una vez acondicionado el terreno, se realizará un tratamiento de restauración de la cubierta vegetal que consistirá en hidrosiembras y/o plantaciones de la zona afectada por las obras incluida dentro de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre y de la zona afectada por la construcción de la red de abastecimiento de agua desde la actual EDAR hasta la plataforma auxiliar.

En la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna. Estas actuaciones son las demoliciones o el desplazamiento de maquinaria asociado al movimiento de tierras. Durante la fase de explotación se realizará un control de las zonas de alimentación de las especies que supongan riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Con objeto de reducir el impacto visual y paisajístico de la plataforma de pruebas contraincendios, fundamentalmente durante las prácticas y simulacros del SEI, se propone un tratamiento de corrección de dicho impacto a lo largo de todo el vallado perimetral en contacto con la playa de Guasimeta.

En el caso de encontrarse algún hallazgo arqueológico significativo durante las obras, éstas serán paralizadas automáticamente, realizándose un informe de dicho hallazgo al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Lanzarote.

El estudio concluye con el programa de vigilancia ambiental, el cual define los criterios generales y los objetivos de vigilancia y control para las fases de construcción y la fase de operación, así como la tipología de informes que serán emitidos durante el periodo de vigilancia.

El estudio de impacto se acompaña del preceptivo documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Realizado el trámite de información pública no se ha presentado ninguna alegación.

BANCO DE ESPAÑA

18561 *RESOLUCIÓN de 28 de octubre de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 28 de octubre 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	=	1,2711	dólares USA.
1	euro	=	135,20	yenes japoneses.
1	euro	=	7,4342	coronas danesas.
1	euro	=	0,69570	libras esterlinas.
1	euro	=	9,0426	coronas suecas.
1	euro	=	1,5316	francos suizos.
1	euro	=	88,12	coronas islandesas.
1	euro	=	8,1935	coronas noruegas.
1	euro	=	1,9558	levs búlgaros.
1	euro	=	0,57630	libras chipriotas.
1	euro	=	31,617	coronas checas.
1	euro	=	15,6466	coronas estonas.
1	euro	=	246,38	forints húngaros.
1	euro	=	3,4528	litas lituanos.
1	euro	=	0,6743	lats letones.
1	euro	=	0,4308	liras maltesas.
1	euro	=	4,3424	zlotys polacos.
1	euro	=	40.925	leus rumanos.
1	euro	=	239,8900	tolares eslovenos.
1	euro	=	39,955	coronas eslovacas.
1	euro	=	1.874.700	liras turcas.
1	euro	=	1,7127	dólares australianos.
1	euro	=	1,5606	dólares canadienses.
1	euro	=	9,8920	dólares de Hong-Kong.
1	euro	=	1,8645	dólares neozelandeses.
1	euro	=	2,1151	dólares de Singapur.
1	euro	=	1.433,17	wons surcoreanos.
1	euro	=	7,8529	rands sudafricanos.

Madrid, 28 de octubre de 2004.—El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.