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.