

Por otra parte el Plan Territorial de Mallorca, aprobado definitivamente el 13 de diciembre de 2004 (BOIB n. 188 ext, de 31.12.04), sitúa los terrenos donde se ubica la planta dentro del ámbito de la ART.10.2, cuya ficha de desarrollo ha previsto la posibilidad de situar una desaladora.

La inversión que ahora se pretende ejecutar no es contraria a posibles inversiones que supongan un ahorro y una mejora de gestión de la demanda.

Margalida Rossello i Pons, diputada de Izquierda Unida-Los Verdes:

La denominada arteria transversal no generaba más recursos. Se basaba en la supuesta capacidad de regulación del acuífero de Crestax, que se ha demostrado inexistente.

La necesidad de disponer de más recursos en los municipios de Muro, Pollença y Alcudia obliga a la construcción de la instalación desaladora de agua marina que nos ocupa.

Una instalación desaladora de agua de mar no produce en sí misma emisión de CO<sub>2</sub> a la atmósfera. La energía que consume se genera en otra instalación, en la cual puede ser objeto de estudio la producción con diversas fuentes.

Los costes de producción del agua desalada, cada vez más bajos por las mejoras tecnológicas en las bombas de alta presión, membranas y recuperadores de energía, se han integrado en las tarifas del agua que abonan los usuarios sin que se haya generado ningún problema económico.

Las alternativas a la construcción de la instalación desaladora de Alcudia son: suministro a la población de agua que no cumple los parámetros sanitarios, aumento de las captaciones en pozos con mayor intrusión marina y degradación de los acuíferos.

La construcción de la instalación desaladora no implica la pérdida irremediable de ninguna zona verde.

La arteria transversal se basaba en la supuesta capacidad de regulación del acuífero de Crestax, que se ha demostrado inexistente. Por lo tanto no hay alternativas a la construcción de las tuberías que transporten el agua desde el lugar de producción (desaladora) a los centros de distribución (depósitos).

La inversión que ahora se pretende ejecutar no es contraria a posibles inversiones, que no se determinan en la alegación, que supongan un ahorro y una mejora de gestión de la demanda.

Informe Abogacía del Estado.

Se informa favorablemente con fecha 2 de junio, por Abogacía del Estado, considerando que el expediente se ha tramitado conforme a Derecho.

## ANEXO V

### Resumen del informe emitido por al Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de las Islas Baleares

La Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Balear, envía escrito sobre reunión celebrada el día 17 de junio de 2005, en el que se exponen los siguientes considerandos:

Según las valoraciones efectuadas en la evaluación de impacto ambiental, el proyecto evaluado no produce impactos críticos sobre el medio ambiente, únicamente un impacto moderado global.

Se incorporan al proyecto toda una serie de medidas moderadoras y correctoras que atenúan esos impactos.

La instalación de la planta se efectúa en la zona industrial de la antigua Central Térmica Alcudia I, muy degradada ambientalmente.

La traza de las conducciones discurre por el viario existente y sus zonas de servidumbre.

Se propone un plan de vigilancia ambiental.

Se produce un impacto positivo sobre el medio socioeconómico.

La ejecución del proyecto supone la resolución de los problemas de la zona inherentes a la demanda y abastecimiento de recursos hídricos a los núcleos de población, y a la subsiguiente sobreexplotación de los acuíferos.

Según el proyecto, el agua tratada, se destina al abastecimiento de la población, y cumple lo estipulado en la Reglamentación Técnico Sanitaria para el Abastecimiento y Control de Calidad de las aguas potables de Consumo Público.

En consecuencia, acuerda informar favorablemente el proyecto, condicionando que la declaración de impacto ambiental tenga en cuenta un conjunto de puntos que han sido incorporados en su totalidad en el condicionado de protección ambiental.

**12514** RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Construcción de plataforma de pruebas contra incendios-Aeropuerto de Santander», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

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, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, 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 del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Construcción de plataforma de pruebas contraincendios-Aeropuerto de Santander» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anexo II del Real Decreto Legislativo, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre le medio ambiente, es decir...».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 5 de abril de 2004, AENA, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La necesidad de realizar las obras objeto de este proyecto esta motivado para facilitar al servicio de extinción de incendios un lugar apropiado para la realización de pruebas y simulacros, así como todas las instalaciones auxiliares para su correcto funcionamiento, mejorando así las condiciones actuales e incorporar todas las medidas necesarias para realizar los simulacros de forma más segura y respetuosa con el medio ambiente.

La solución propuesta consiste en la construcción de una plataforma de pruebas contraincendios de una superficie total de 4.536 m<sup>2</sup> (72 x 63 m), diferenciándose tres zonas, la primera ubicada en la parte más exterior se denomina zona de maniobras de vehículos y ocupa una superficie de 3.150 m<sup>2</sup>. En esta primera zona se sitúa los equipos, medios materiales y humanos involucrados en el incendio. La segunda zona es la de transición, ocupa una superficie de 414 m<sup>2</sup>, se destinará a recoger los residuos del combustible, agua, espuma y otros agentes extintores utilizados en el simulacro de incendio y verterlos en la zona de quemado. Para ello tiene un pendiente descendente del 1 % hacia la zona central de la plataforma.

La tercera zona se denomina de quemado o e incineración, y será donde se producirá el fuego, en las piscinas de quemado. Esta superficie que está rodeada por la zona de transición en 3 m de ancho cuenta con una superficie de 972 m<sup>2</sup> (36 x 27 m).

La magnitud de la zona de quemado se ha elegido en función de la flota y tipología de aeronaves definida en el Anexo 14 de la OACI.

Según figura en la documentación remitida por el promotor, la zona donde se desarrolla el proyecto se encuentra en la zona suroeste de la Bahía de Santander incluido desde 1998 en el Catálogo de Áreas Importantes para las Aves de España (IBA n.º 026). Dentro de los terrenos del aeropuerto se encuentra la laguna de Parayas denominada por el Ayuntamiento de Camargo como Reserva Municipal, utilizada como zona de descanso y nidificación por algunas especies de aves acuáticas. Asimismo indica que el proyecto no afecta a áreas de especial protección designadas en la aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/49/CEE o humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar.

Analizado el documento ambiental presentado por Aena, se comprueba que se ha hecho un estudio y valoración de aquellas acciones del proyecto con potencial incidencia ambiental, destacando los siguientes aspectos:

La construcción de la plataforma de pruebas contraincendios supone un incremento de superficie pavimentada de unos 4.536 m<sup>2</sup>, respecto a los 181.000 m<sup>2</sup> existentes actualmente, en este sentido, las afecciones al suelo en fase de construcción son ocupación, compactación y pérdida de suelo.

Además del recurso suelo, el proyecto implica el consumo de otros recursos naturales tales como: áridos, agua y energía, que debido a la pequeña envergadura de la actuación, no será demasiado significativo.

Con relación a los movimientos de tierras el proyecto presenta 22.268,30 m<sup>3</sup>, de los cuales 7.716 m<sup>3</sup> irán a vertedero autorizado próximo al entorno del aeropuerto, tal como «el Mazo», 12.275 m<sup>3</sup> son préstamos y 2277,3 m<sup>3</sup> para compensaciones internas.

Asimismo, con el fin de comprobar la posible contaminación del terreno donde se sitúa la plataforma actual, el promotor ha realizado un análisis del mismo concluyendo que no existe dicha contaminación.

Las actuaciones proyectadas no suponen la generación de cantidades significativas de aguas residuales.

Durante la fase de operación, las emisiones atmosféricas derivadas de las prácticas de extinción de incendios no supondrán un aumento significativo de los niveles de emisiones, ya que su frecuencia de realización es baja.

El proyecto se ubica dentro del recinto aeroportuario, quedando la actuación fuera de los límites de la Servidumbre de Protección propuestos en la Ley de Costas.

Una vez realizado el análisis de potenciales impactos, el promotor establece una serie de medidas correctoras a aplicar de manera específica en la realización del proyecto:

Las operaciones de demoliciones se efectuarán con las precauciones necesarias para lograr unas condiciones de seguridad suficientes y evitar daños en las zonas próximas.

Se procederá a retirar, acopiar y mantener la tierra vegetal necesaria para su posterior reutilización. Esta deberá ser almacenada en montículos sin sobrepasar una altura máxima de 2 metros para evitar la pérdida de sus propiedades orgánicas y bióticas.

Se considerará la viabilidad de reutilización de las tierras excedentes en otras obras próximas que requieran aportes de tierra. De no ser posible, las tierras sobrantes serán transportadas, vertidas y extendidas exclusivamente en vertederos legalmente autorizados como es el caso del vertedero de inertes «El Mazo».

Se realizará una gestión correcta del resto de residuos generados en la obra, para los que se realizará una recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en la obra, sean estos inertes, asimilables a urbanos o peligrosos.

Se prohibirá el trabajo en el periodo nocturno en todos aquellos tajos que requieran la utilización de maquinaria o vehículos pesados de transporte en superficie, para evitar las afecciones sonoras sobre el entorno.

Los materiales transportados deberán ser cubiertos para evitar que, a causa de su naturaleza o por efecto e la velocidad del vehículo o del viento caigan.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Dirección General de Costas.

Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria.

Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

Dirección General Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria.

Ayuntamiento de Camargo.

Se ha recibido contestaciones de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, Confederación Hidrográfica del Norte, Dirección General de Costas, Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria y Ayuntamiento de Camargo.

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente estima que le proyecto no debe someterse a evaluación de impacto ambiental, no obstante señala que dada la proximidad del aeropuerto a las lagunas de Parayas, se deberán definir una serie de medidas preventivas encaminadas a minimizar las posibles afecciones sobre la avifauna.

La Confederación Hidrográfica del Norte informa que las obras se desarrollan fuera de la zona de Dominio Público Hidráulico y Policía de cauces, aunque podría producir impactos sobre el paisaje y la calidad de las aguas.

Los impactos previsibles al medio ambiente hídrico no se consideran significativos, por lo que el proyecto no debería someterse al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Asimismo, expone algunos aspectos a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto.

La Dirección General de Costas comunica que no tiene objeciones al proyecto.

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria realiza una serie de consideraciones para incluir en el estudio de impacto ambiental en el caso de que el Ministerio de Medio Ambiente decida que es necesario someter a procedimiento el presente proyecto:

Estudio de alternativas técnicamente viables.

Contaminación del canal de Parayas.

Afecciones a fauna y vegetación.

Medidas para reducir impactos identificados en la evaluación.

Medidas compensatorias, en su caso.

Valoración de afecciones a espacios naturales.

La Dirección General de Cultura informa que no tiene constancia de la existencia de bienes culturales en el lugar donde se va a desarrollar el proyecto en cuestión, por lo que no se precisa medida alguna de atenuación del impacto sobre el patrimonio cultural.

El Ayuntamiento de Camargo realiza una serie de consideraciones como la necesidad de determinar la dirección de vientos dominantes y el planteamiento de alternativas de localización.

Como consecuencia del contenido de las respuestas recibidas, se solicitó al promotor del proyecto información complementaria relativa a las posibles medidas a aplicar para minimizar el impacto sobre la avifauna y el planteamiento de otras alternativas de localización. En este sentido, Aena ha informado que se han planteado tres posibles alternativas a la localización inicialmente elegida:

a) Alternativa 1.

En esta alternativa la plataforma para las prácticas de pruebas contraincendios se ubica en la franja norte de pista hacia el polígono industrial. Debido a la presencia de la laguna de régimen mareal situado en el interior del Aeropuerto se ha aproximado a la pista todo lo posible para respetar la normativa de OACI respecto a obstáculos. El resultado final es que la propuesta se encuentra a 60 metros de la actual plataforma y a unas distancias desde el eje de pista y hasta la laguna de 70 y 100 metros, respectivamente. Esta alternativa no cumple las recomendaciones de OACI en relación con la restricción de objetos en las franjas.

b) Alternativa 2.

El emplazamiento de esta alternativa es hacia el Oeste de la plataforma en el área comprendida entre la futura calle de rodaje y los accesos. Se necesitaría una distancia mínima a los accesos de 125 metros. El inconveniente de esta ubicación se encuentra en el impacto visual y paisajístico, tanto en el presente, como en el futuro, pues en sus proximidades se prevé la instalación de hoteles y zonas comerciales.

c) Alternativa 3.

El emplazamiento de esta alternativa es hacia el Este de la plataforma actual muy próximo a los edificios de combustible, almacenes y edificio para el Handling por lo que no es recomendable su ubicación en esta zona.

Por ello, Aena como promotor del proyecto considera que la mejor alternativa posible es la planteada inicialmente en el documento ambiental presentado, es decir, aquella que se localiza en la misma zona que la plataforma actual

Asimismo, el promotor plantea para la solución elegida una serie de medidas preventivas tanto para la fase de obras como para la fase de explotación, como son:

a) Medidas preventivas durante la fase de obras.

Con objeto de evitar las molestias a la fauna durante la época más delicada de su ciclo reproductor (puesta, incubación, cría) no se ejecutarán las obras durante el período comprendido entre los meses de febrero a junio (ambos inclusive). Tampoco se realizará ningún tipo de labor previa, incluido el jalonamiento.

Previamente al inicio de las obras se llevará a cabo una completa inspección de la zona (batida de fauna), por parte de personal experto, con objeto de ahuyentar o rescatar, según el caso, aquellos individuos que pudiesen verse afectados por las obras.

Se procederá, de forma previa al inicio de las obras, a delimitar la zona de la laguna del aeropuerto de Santander, mediante jalonamiento.

En la zona jalonada se prohibirá la ubicación de instalaciones o elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, áreas de acopio de materiales, oficinas de obra, etc.

Para minimizar en lo posible la afeción por ruido a la fauna, se limitarán los movimientos de maquinaria al mínimo imprescindible para garantizar la correcta ejecución de la obra.

Se establecerán balsas de sedimentación que impidan la llegada a la laguna del aeropuerto de vertidos accidentales procedentes de las obras.

#### b) Medidas preventivas durante la fase de funcionamiento.

Aena considera que en esta fase los impactos sobre la avifauna no son significativos debido a la corta duración y a lo espaciado que se producen las prácticas.

No obstante, y con objeto de minimizar las posibles molestias sonoras a la avifauna durante la realización de las prácticas, las sirenas de los vehículos contraincendios se apagarán a la llegada a la plataforma contraincendios. Asimismo se potenciará la vegetación de ribera existente de manera que forme una barrera visual que se interponga entre la lámina de agua y la plataforma.

En la fase de explotación el promotor considera que las características de la plataforma asegura la no afeción al canal de Parayas.

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, analizada la documentación ambiental presentada por el promotor y tras la realización de una visita técnica a la zona que se verá afectada por el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 28 de junio de 2005, considera, que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Construcción plataforma de pruebas contraincendios-Aeropuerto de Santander».

No obstante en la realización del proyecto se deberán aplicar las medidas establecidas en el documento ambiental presentado por el promotor, así como las recogidas en la documentación complementaria aportada y las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por los organismos consultados.

Como se ha expuesto anteriormente, el promotor ha realizado un estudio de contaminación de suelos de la plataforma actual, con resultado negativo. No obstante, cuando se realice el desmantelamiento de esta plataforma se comprobará la certeza de dicho resultado, de no ser así las tierras deberán ser tratadas por gestor autorizado según la normativa vigente.

Madrid, 29 de junio de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## BANCO DE ESPAÑA

**12515** *RESOLUCIÓN de 19 de julio de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 19 de julio de 2005, 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 =	1,1965	dólares USA.
1 euro =	135,07	yenes japoneses.
1 euro =	0,5738	libras chipriotas.
1 euro =	30,203	coronas checas.

1 euro =	7,4620	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,68785	libras esterlinas.
1 euro =	246,35	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6960	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	4,1202	zlotys polacos.
1 euro =	9,4254	coronas suecas.
1 euro =	239,48	tolares eslovenos.
1 euro =	39,145	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5634	francos suizos.
1 euro =	78,27	coronas islandesas.
1 euro =	8,0160	coronas noruegas.
1 euro =	1,9557	levs búlgaros.
1 euro =	7,3025	kunas croatas.
1 euro =	3,5592	nuevos leus rumanos.
1 euro =	34,4150	rublos rusos.
1 euro =	1,5965	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,5985	dólares australianos.
1 euro =	1,4617	dólares canadienses.
1 euro =	9,9029	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,3060	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	11.748,43	rupias indonesias.
1 euro =	1.247,35	wons surcoreanos.
1 euro =	4,5467	ringgits malayos.
1 euro =	1,7745	dólares neozelandeses.
1 euro =	66,777	pesos filipinos.
1 euro =	2,0239	dólares de Singapur.
1 euro =	50,225	bahts tailandeses.
1 euro =	8,0520	rands sudafricanos.

Madrid, 19 de julio de 2005.-El Director general, Francisco Javier Aríztegui Yáñez.

## CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR

**12516** *INSTRUCCIÓN IS-07, de 22 de junio de 2005, del Consejo de Seguridad Nuclear, sobre campos de aplicación de licencias de personal de instalaciones radiactivas.*

El Reglamento sobre Instalaciones Nucleares y Radiactivas aprobado por Real Decreto 1836/1999, de 3 de diciembre, (BOE n.º 313, de 31 de diciembre de 1999), en su artículo 56, encomienda al Consejo de Seguridad Nuclear la definición de los campos de aplicación en que deben encuadrarse las actividades del personal con licencia de los diversos tipos de instalaciones radiactivas, según su finalidad.

Desde su creación, el CSN ha tenido la competencia de acreditar mediante una licencia específica al personal, que en los dos niveles previstos de operador y supervisor, manipula material o equipos radiactivos o dirige tales actividades en las instalaciones radiactivas con fines científicos, médicos, agrícolas, comerciales o industriales. Estas licencias venían concediéndose, según la anterior regulación, con carácter personal, para cada instalación y por un plazo limitado, previa comprobación de la cualificación de los candidatos por un tribunal nombrado por el CSN.

El Reglamento vigente ha sustituido el anterior concepto de licencia específica para una instalación determinada, por otro de licencias genéricas válidas para todas las instalaciones radiactivas de la misma especialidad o campo de aplicación, manteniendo las restantes características. Este modelo se basa, por tanto, en la definición de un conjunto de tipos de licencia en que encuadrar, según sus actividades, al personal acreditado de las instalaciones radiactivas y en el mantenimiento de un registro de control, en que se relacionen las personas con licencia en cada campo de aplicación y la instalación radiactiva en que la aplican.

En este sistema, cada tipo de licencia acredita el conocimiento en Protección Radiológica adecuado a un campo de aplicación, que es más genérico y amplio que el exigido anteriormente para obtener la licencia en