

### 3 Características del potencial impacto:

Durante la fase de construcción el impacto será mínimo, debido a la ubicación del proyecto.

Durante la fase de explotación la planta proyectada tendrá un efecto positivo sobre las aguas del arroyo de las Cañas, al que actualmente se está vertiendo el fango.

Aunque previsiblemente será mínimo, se deberá prestar atención al incremento de las emisiones sonoras, y tomar las pertinentes medidas de control con el fin de respetar los niveles previstos en el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire.

Debido a la ubicación y características del potencial impacto y analizada la documentación que obra en el expediente respecto a los impactos previstos y las medidas preventivas y correctoras propuestas, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaria 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 19 de mayo de 2005, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el Anteproyecto de la estación de tratamiento de fangos en la E.T.A.P. de El Atabal (Málaga)

Madrid, 20 de mayo de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**10362**

**RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «instalaciones para puesta en categoría II/III-Aeropuerto de La Coruña», 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, 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 del 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 «Instalaciones para puesta en categoría II/III-Aeropuerto de La Coruña» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anejo 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 el medio ambiente, es decir...».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 15 de diciembre 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 por las malas condiciones climáticas, vientos racheados y nieblas estáticas de rápida aparición, que se presentan con frecuencia que impiden una operación óptima obligando a desviar vuelos a otros aeropuertos y cierres, para solucionar este problema se considera imprescindible la instalación de un sistema de aproximación de alta precisión por la cabecera 22, situada al norte del aeropuerto.

La solución propuesta para operar en Categoría II/III demanda una ampliación de la central eléctrica actual debida a la gran cantidad de sis-

temas que requiere estas instalaciones, para ello, se ampliará la sala de reguladores y reposición de los espacios de taller y almacén.

Asimismo para una correcta lectura del radioaltímetro de las aeronaves y un correcto guiado a pista se realizará una conformación de la superficie virtual debido al perfil del terreno situado más allá del umbral 22.

La separación entre los fustes se realizará de manera que el área de influencia de cada uno de los elementos englobe a 6 circundantes, asegurando la redundancia en caso de fallo.

Para salvar la afección a las carreteras nacional N-550 y provincial CP-3107, que discurren por la zona de actuación, se ha proyectado una estructura abierta de vanos amplios, que permita generar un entramado en su parte superior donde apoyar los báculos de los radioaltímetros y los postes de las balizas que se ubiquen sobre el trazado de las carreteras.

Para evitar la sensación de túnel se diseñará una estructura dejando un gálibo vertical de 7 u 8 metros, y los gálibos horizontales será homologados salvando así las luces impuestas por la presencia de la carreteras de trazado curvo.

En relación a la señalización horizontal se pintará de nuevo la señalización del eje de pista cumpliendo con los requisitos OACI de anchura para una pista de aproximación de precisión de categoría II/III.

Asimismo se dotará a las calles de rodaje norte y sur de un segundo punto de espera de pista, la señal se pintará según especificaciones OACI.

Por último, para la adaptación a categoría II/III se realizará una modificación del balizamiento en el que se incluye: sistema de iluminación de aproximación de Categoría II/III, luces de toma de contacto, luces de eje de calle de rodaje, luces de barra de parada, luces de protección de pista, señalización vertical y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI).

Para la realización de este proyecto se afecta a los siguientes servicios del interior del aeropuerto: canalizaciones, vallado y drenaje; los servicios afectados fuera del aeropuerto son: carretera Nacional N-550, carretera Provincial CO-317, redes de agua potable, pluviales y saneamiento, acometida de agua potable, líneas de tendido eléctrico y se expropiará un total de 12 parcelas afectadas en la zona de la cabecera 22, muchas de ellas habitadas por vecinos del pueblo de O Burgo.

Según figura en la documentación remitida por el promotor, la zona donde se desarrolla el proyecto se encuentra enclavado en el extrarradio de la ciudad de La Coruña, densamente poblada, caracterizada por la convivencia de elementos urbanos y rurales. Próximo al aeropuerto se encuentra la ría de O Burgo, plenamente urbanizada y se pueden encontrar restos de vegetación de marisma y extensiones de limos intermareales.

Por otro lado la vegetación natural de la zona es muy escasa y por lo que en la zona del aeropuerto no existen especies protegidas tanto de vegetación y avifauna, cabe destacar que dicha zona no está incluida en ninguna de las categorías de espacio protegido.

Asimismo no existe inventariada ninguna zona de especial interés por razones del Patrimonio Histórico y/o Cultural.

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 zona sobre la que se va a situar parte de las actuaciones está calificada como suelo urbano y suelo no urbanizable de núcleo por el planeamiento municipal del Ayuntamiento de Culleredo. La superficie nueva ocupada por la actuación es de unos 36.000 m<sup>2</sup>. 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.

Las zonas situadas en las inmediaciones se verán afectadas visualmente por la construcción de las estructuras que soporten los elementos reluctantes y las luces de aproximación.

Con relación a los residuos producidos principalmente durante la fase de obras en la instalación del área de lectura del radioaltímetro y del sistema de iluminación de categoría II/III, se estima que se generarán unos 27.000 m<sup>3</sup> procedentes de desmontajes y demoliciones y que el movimiento de tierras afectará a unos 18.000 m<sup>3</sup>. Estos últimos se utilizarán como relleno.

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

En relación a la afección al Patrimonio Histórico y Cultural, en las proximidades de la cabecera 22 se sitúa el edificio denominado «Os Vales». En el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) no está considerado como edificio catalogado. Actualmente se encuentra en revisión el PGOU, en el que le propone como edificio a catalogar.

Dicho proyecto se ubica en parte fuera del recinto aeroportuario, la zona donde se va a situar parte de las actuaciones está calificada como suelo urbano y suelo no urbanizable de núcleo por el planeamiento municipal del Ayuntamiento de Culleredo.

Una vez realizado el análisis de potenciales impactos, se deberá tener en cuenta las siguientes 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 reutilizarán las tierras sobrantes como relleno. De no ser posible, serán transportadas, vertidas y extendidas exclusivamente en vertederos legalmente autorizados.

Dado que el proyecto implica la demolición de edificaciones con un volumen de 27.000 m<sup>3</sup> de residuos se gestionarán conforme al Decreto 352/2002 de 5 de diciembre, por el que se regula la producción de residuos de construcción y demolición,

Asimismo, se realizará una gestión correcta del resto de residuos generados en la obra, para los que se realizará una recogida, transporte y eliminación segura.

No se realizarán trabajos 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.

En este sentido, 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.

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

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

Subdelegación de Gobierno en La Coruña.  
Confederación Hidrográfica del Norte.  
Aguas de Galicia.  
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia.  
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia.  
Diputación Provincial de La Coruña.  
Sociedad Gallega de Historia Natural.  
Ayuntamiento de La Coruña.  
Ayuntamiento de Culleredo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Galicia comunica que:

Se mitigarán los posibles impactos acústicos en la fase de obras para lo cual se procederá a la puesta a punto y mantenimiento de la maquinaria.

Asimismo, serán repuestas en el caso de ser afectadas las instalaciones o servicios de abastecimiento de agua, saneamiento o cualquier otro servicio amparado por la legislación hidráulica.

Con relación al edificio denominado «Os Vales», se deberán cumplir las prescripciones que en su caso establezcan la Dirección General de Patrimonio Cultural.

Se prestará especial atención al diseño de la estructura metálica para garantizar la máxima integración en el entorno, primando un diseño abierto de vanos amplios, con gálibo vertical lo más amplio posible para evitar la sensación de túnel.

Por último señala que el proyecto dadas sus moderadas dimensiones, no es de prever la existencia de impactos significativos.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Junta de Galicia considera que las obras no afectan a ningún elemento del patrimonio cultural protegido en la actualidad. No obstante existe un edificio situado en al cabecera de pista para el que el Ayuntamiento de Culleredo tiene la intención de incluirlo en su catálogo de bienes a proteger, por lo que, se deberán prever las medidas correctoras adecuadas para que las instalaciones no afecten a las partes integrantes del bien a proteger.

Asimismo informa que no es previsible que se generen afecciones a los yacimientos arqueológicos existentes en la zona.

Aguas de Galicia comunica que dadas las características de las obras y su situación respecto al dominio público hidráulico no es de esperar daños en el mismo, por lo que informa favorablemente el proyecto.

La Confederación Hidrográfica del Norte comunica que la zona donde se proyectan las obras queda fuera de su ámbito territorial.

El Ayuntamiento de Culleredo considera que se debería concretar la previsible contaminación lumínica que pueda ocasionar la actuación, estudiando la altura de la plataforma prevista, número, tipo y potencia de

luminarias así como las correcciones previstas para aminorar su impacto visual debido a que el proyecto se sitúa sobre una superficie visible por un elevado número de personas desde sus viviendas.

Asimismo se estudiarán los niveles de ruido producidos durante la fase de construcción, estableciéndose los horarios previstos de funcionamiento, así como las medidas preventivas y correctoras.

Se estudiará la posibilidad de proceder al trasplante de las especies vegetales afectadas.

Igualmente, se especificarán las posibles afecciones y reposición de los servicios afectados.

Por último solicita un análisis de alternativas, así como un estudio de otros sistemas que técnica y físicamente cumplan con los objetivos del proyecto.

Como consecuencia de las consultas recibidas, la Dirección General de calidad y Evaluación Ambiental solicitó a Aena, como promotor del proyecto, información complementaria con el fin de aclarar algunos de los aspectos contenidos en las respuestas a las citadas consultas.

Con fecha 19 de mayo de 2005, se recibió la referida información, cuyos principales aspectos se resumen a continuación:

Con respecto a las emisiones lumínicas que pudieran ser observadas desde los alrededores, Aena informa que: en el caso de la actuación «Área de lectura del radioaltímetro», como se indicó en el Estudio Previo de Impacto Ambiental, consiste en la conformación de una superficie virtual; es decir, no se trata de una superficie «real», a partir de unos elementos metálicos situados sobre unos postes. Estos elementos metálicos reflejan las ondas emitidas por los equipos situados a bordo de las aeronaves. Por tanto, no generan emisión lumínica.

En el caso de la actuación «Sistema de iluminación de aproximación», consiste en un sistema de luces, situadas también sobre estructuras. Las luces que materializan el sistema de iluminación de aproximación tienen las siguientes características:

Su objeto consiste en conformar un plano luminoso, también virtual, a partir de una serie de puntos luminosos, situados a una altura aproximada a la correspondiente al umbral de la pista de vuelo. Por tanto, dado el desnivel existente en este caso, se sitúan a unos 20 ó 30 metros por encima del terreno que las soporta.

Están enfocadas hacia el espacio (no hacia el terreno), y su objeto es que sean visibles para los pilotos de las aeronaves en el sentido de aproximación.

Su potencia es de 150 W. Como comparación, la iluminación de una farola pequeña tiene, aproximadamente esa misma potencia, mientras que las instaladas en las autovías alcanzan los 600 W.

Por ello, considerando la orografía de la zona, aunque no se descarta que pudieran ser observadas desde algunas viviendas, quedarían muy diluidas por la iluminación del entorno producida por carreteras, iluminación urbana, vehículos, otras viviendas, etc.

Con respecto a los posibles impactos sonoros durante la fase de construcción que puede producir dicha actuación, el promotor plantea una serie de posibles medidas correctoras:

La maquinaria utilizada en la fase de obras tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2001/14/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 aeroportuario debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Todas las actuaciones se realizarán en horario diurno (07 h–22 h), a excepción de las actuaciones de balizamiento de pista y zona de contacto, que se realizarán en horario nocturno (22 h–07 h), con objeto de mantener la operatividad del aeropuerto en horario diurno. Estas últimas actuaciones afectan únicamente a la pista actual, por lo cual se estima que no afectará a la población circundante.

Se exigirá al contratista el cumplimiento de las medidas anteriores, así como una estimación de los niveles de ruidos generados durante de la fase de construcción y la determinación de la necesidad de aplicar medidas complementarias a las indicadas anteriormente.

En relación a las especies vegetales de presentes en la zona el promotor informa que las especies que podrían resultar afectadas serían, en su gran mayoría, especies ornamentales bien de porte arbóreo, arbustivo o tapizante (césped).

Dado el número de postes que se pretende colocar, en este momento no se puede indicar su colocación exacta. Por este mismo motivo no puede inventariarse con exactitud, ni las especies ni el número de ejemplares afectados, de modo que, muchos ejemplares podrán conservarse en su ubicación actual si no recae sobre ellos ningún elemento del sistema.

Una vez definidas con exactitud las zonas concretas que resultarán afectadas, y con carácter previo al inicio de las obras, se realizará una inspección con objeto de inventariar tanto las especies como el número de ejemplares afectados, tratando en primer lugar de conservar en su ubicación el mayor número posible de ejemplares y, si esto no es posible, se estudiará la posibilidad de transplantarlos a otra ubicación.

En el caso de que no fuera posible el trasplante, se llevaría a cabo la reposición de los ejemplares, por otros de la misma especie y edad similar, o en número cuya suma de edades corresponda a la del ejemplar repuesto.

Con relación a los servicios afectados el promotor destaca que los mismos no se interrumpirán durante la ejecución de las obras. Para ello, en primer lugar, se realizarán una serie de instalaciones auxiliares con objeto de mantener los servicios (saneamiento, abastecimiento de agua, etc.). A continuación se realizarán las actuaciones correspondientes y, por último, se restablecerán los servicios en su ubicación definitiva.

Con respecto a otras posibles alternativas, Aena informa que cabrían dos tipos de soluciones principales:

a) Modificar la operación del aeropuerto. En lugar de aterrizar por cabecera 22 y despegar por la cabecera 04, como se hace en la actualidad, despegar por la cabecera 22 y aterrizar por la cabecera 04.

b) Mantener la forma actual de operación del aeropuerto e instalar un sistema de aproximación de categoría II/III por la cabecera 22, situado a una altura aproximada a la correspondiente al umbral de la pista de vuelo. Esto podría lograrse de dos modos:

b.1 Elevando las luces mediante postes o estructuras. Esta opción era la contemplada en el Estudio Previo de Impacto Ambiental.

b.2 Elevando el propio terreno y empotrando las luces, mediante una estructura en terraplén.

#### Alternativa a.

Esta alternativa supondría, en primer lugar, rebajar la cota del monte Costa. La ejecución de esta actuación generaría unos enormes movimientos de tierra, además del impacto sobre flora, fauna y paisaje. También requeriría la instalación de un sistema de aproximación de categoría II/III por la cabecera 04. Suponiendo que se tratase de un sistema reducido, de 420 metros de longitud contados desde el umbral de pista, la situación de los elementos sustentadores de las luces y los elementos reflectantes, invadiría un núcleo de población perteneciente al Ayuntamiento de Culleredo. Además supondría una modificación de la huella de ruido actual.

Desde el punto de vista ambiental, tendría un impacto muy superior a la alternativa seleccionada.

#### Alternativa b.1.

Esta es la alternativa elegida y la que ha sido analizada en el estudio previo de impacto ambiental, considerándose la de menor impacto ambiental.

#### Alternativa b.2.

En este caso, sería necesario realizar una estructura reforzada por paredes de hormigón de una altura variable entre 20 y casi 40 metros, que sería rellena con tierra. De esta forma se conformaría una superficie real de terreno sobre la que se empotrarían las luces. En este caso, no sería necesaria la colocación del área de lectura del radioaltímetro.

En este sentido debe tenerse en cuenta que, aunque la longitud de la actuación sería la misma, la anchura sería bastante mayor, con objeto de situar las paredes de refuerzo y dar consistencia a la estructura.

Para ello serían necesarios cuantiosos aportes de tierra para solventar los importantes desniveles existentes en la zona y crear la superficie necesaria donde encajar las diferentes estructuras.

Se afectaría una superficie mucho mayor, cubriendo una gran parte de suelo vegetal con la consecuente pérdida de sus propiedades y el uso del suelo.

Al ser una actuación de mayor envergadura tanto la afección acústica como las emisiones atmosféricas en fase de obra se verían aumentadas, además de una mayor afección sobre el medio perceptual.

Por último, resaltar que sería necesario ejecutar estructuras en túnel para mantener la operatividad de las carreteras nacional N-550 y provincial CP-3107.

Por tanto, desde el punto de vista estrictamente ambiental, se considera que tiene una afección muy superior a la alternativa seleccionada.

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 todo ello, se informa que el proyecto explicado sintéticamente con anterioridad en esta Resolución se considera viable y adecuado desde el punto de vista 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 23 de mayo de 2005, considera, que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Instalaciones para puesta en Categoría II/III-Aeropuerto de La Coruña».

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.

Madrid, 24 de mayo de 2005.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## BANCO DE ESPAÑA

### 10363

*RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2005, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 16 de junio 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 =	1,2115	dólares USA.
1 euro =	132,26	yenes japoneses.
1 euro =	0,5742	libras chipriotas.
1 euro =	29,960	coronas checas.
1 euro =	7,4429	coronas danesas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	0,66465	libras esterlinas.
1 euro =	247,97	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanas.
1 euro =	0,6959	lats letones.
1 euro =	0,4293	liras maltesas.
1 euro =	4,0564	zlotys polacos.
1 euro =	9,2750	coronas suecas.
1 euro =	239,43	tolares eslovenos.
1 euro =	38,394	coronas eslovacas.
1 euro =	1,5395	francos suizos.
1 euro =	79,07	coronas islandesas.
1 euro =	7,8615	coronas noruegas.
1 euro =	1,9560	levs búlgaros.
1 euro =	7,3030	kunas croatas.
1 euro =	36.162	leus rumanos.
1 euro =	34,6200	rublos rusos.
1 euro =	1,6564	nuevas liras turcas.
1 euro =	1,5738	dólares australianos.
1 euro =	1,4984	dólares canadienses.
1 euro =	10,0270	yuanes renminbi chinos.
1 euro =	9,4205	dólares de Hong-Kong.
1 euro =	11.663,72	rupias indonesias.
1 euro =	1.228,70	wons surcoreanos.
1 euro =	4,6047	ringgits malasios.
1 euro =	1,6988	dólares neozelandeses.
1 euro =	67,026	pesos filipinos.
1 euro =	2,0261	dólares de Singapur.
1 euro =	49,599	bahts tailandeses.
1 euro =	8,1826	rands sudafricanos.

Madrid, 16 de junio de 2005.-El Director general, Francisco Javier Ariztegui Yáñez.